

- 6.9 Regelmäßige Zimmerkontrolle
- 6.10 Hygiene
- 6.11 Energieeinsparung & Umweltschutz
- 6.12 Verbotene Gegenstände
- 6.13 Uhrzeiten, die in der Aufnahmestruktur einzuhalten sind
- 6.14 Sicherheit
- 6.15 Unterkunft
- 6.16 Besondere Regeln

**GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION  
GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN  
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN**

**VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE**

**VLAAMSE OVERHEID**

[C – 2021/30287]

**11 DECEMBER 2020. — Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de verordening  
voor het verkeer van havenvoertuigen in de haven van Antwerpen**

**Rechtsgronden**

Dit besluit is gebaseerd op:

- het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, artikel 14*bis*, § 1, ingevoegd bij het decreet van 28 maart 2014 en gewijzigd bij het decreet van 22 december 2017, en artikel 15, § 2, vervangen bij het decreet van 28 februari 2014.

**Vormvereiste**

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Inspectie van Financiën heeft advies gegeven op 9 juli 2020.
- De gemeente Beveren heeft advies gegeven op 20 augustus 2020.
- De gemeente Zwijndrecht heeft advies gegeven op 25 augustus 2020.
- De stad Antwerpen heeft advies gegeven op 4 september 2020.
- De Maatschappij voor het Haven-, Grond- en Industrialiseringsbeleid op de Linkerscheldeoever heeft advies gegeven op 25 augustus 2020.
- De Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) heeft een advies verleend op 25 augustus 2020.
- De Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens heeft advies nr. 2020/33 gegeven op 8 september 2020.
- De Raad van State heeft advies 68.145/3 gegeven op 10 november 2020, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

**Juridisch kader**

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport;
- het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;
- het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;
- het koninklijk besluit van 31 januari 2006 tot oprichting van het BELAC accreditatiesysteem van instellingen voor de conformiteitsbeoordeling;
- het koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2018 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een tweede proefproject;
- het koninklijk besluit van 17 maart 2019 betreffende het rijbewijs voor havenvoertuigen;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 23 oktober 2020 tot bepaling van de voorwaarden voor de beroepsbekwaamheid van de bestuurder van een langere en zwaardere sleep;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 30 oktober 2020 houdende diverse bepalingen over de begeleiding van uitzonderlijk vervoer en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer;
- het ministerieel besluit van 22 juni 2018 betreffende het basisnetwerk, de voertuigen, de aantakkingstrajecten en de vergunningen voor LZV in het kader van het tweede proefproject.

**Initiatiefnemer**

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.  
Na beraadslaging,

## DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

**TITEL 1. — Definities**

**Artikel 1.** In dit besluit wordt verstaan onder:

- 1° aanhangwagen of oplegger: een niet-zelfrijdend voertuig dat uitsluitend bestemd is om gesleept of getrokken te worden door voertuigen van categorie A2, A3 of A4;
- 2° administratieve voorschriften: de voorschriften vermeld in artikel 5, paragraaf 1, 3e en 4e lid;
- 3° ARAB: het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming;
- 4° bedrijfsterrein: een omheind of op een andere manier afgebakend terrein binnen het havengebied dat niet vrij openstaat voor alle verkeer;
- 5° besluit van 15 maart 1968: het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;
- 6° besluit van 1 december 1975: het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;
- 7° bijzonder operationeel transport: het transport door havenvoertuigen van categorie A4 en B4, met of zonder lading, via de hoofdwegen binnen het havengebied;
- 8° decreet van 2 maart 1999: het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens;
- 9° decreet van 3 mei 2013: het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport;
- 10° DIV: de Dienst voor Inschrijvingen van de Voertuigen bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;
- 11° havenbedrijf: het Havenbedrijf Antwerpen, nv van publiek recht;
- 12° havengebied: het havengebied Antwerpen waarvan, ter uitvoering van artikel 14*bis*, § 1, van het decreet van 2 maart 1999, de grenzen worden vastgesteld door de Vlaamse Regering;
- 13° havenvoertuig categorie A1: de havenvoertuigen, vermeld in artikel 3, 1°;
- 14° havenvoertuig categorie B1: de havenvoertuigen, vermeld in artikel 3, 2°;
- 15° havenvoertuig categorie A2: de havenvoertuigen, vermeld in artikel 3, 3°;
- 16° havenvoertuig categorie B2: de havenvoertuigen, vermeld in artikel 3, 4°;
- 17° havenvoertuig categorie A3: de havenvoertuigen, vermeld in artikel 3, 5°;
- 18° havenvoertuig categorie B3: de havenvoertuigen, vermeld in artikel 3, 6°;
- 19° havenvoertuig categorie A4: de havenvoertuigen, vermeld in artikel 3, 7°;
- 20° havenvoertuig categorie B4: de havenvoertuigen, vermeld in artikel 3, 8°;
- 21° havenvoertuigen: de havenvoertuigen, vermeld in artikel 14*bis*, § 1, derde lid, van het decreet van 2 maart 1999;
- 22° havenvoertuigen met automatische geleiding: de onbemande havenvoertuigen die bij relocatie of operationeel transport via de openbare weg een traject afleggen met gebruik van een geleidingssysteem onder monitoring op afstand door een of meer operatoren die altijd alle functies van de bestuurder kunnen overnemen;
- 23° havenvoertuigen van speciale constructie: de havenvoertuigen die, wegens hun constructie of definitieve verbouwing, bestemd zijn om als werktuigen te worden gebruikt bij het laden, lossen of verplaatsen van lading op bedrijfsterreinen binnen het havengebied;
- 24° havenvoertuigen voor traag vervoer: de havenvoertuigen waarvan, ingevolge de constructie of oorsprong ervan, de maximale snelheid 40 kilometer per uur bedraagt;
- 25° HKD: de havenkapiteinsdienst van het havenbedrijf;
- 26° hoofdwegen: de wegen, vermeld in artikel 40/1, § 1, 1°, van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, zoals geselecteerd door de Vlaamse Regering conform artikel 40/3 van hetzelfde decreet, die binnen het havengebied liggen;
- 27° infrastructuurbeheerder: de feitelijke beheerder van de weg of tunnel in een van de volgende hoedanigheden:
  - a) de persoon die handelt in opdracht van of bij delegatie van de wettelijke beheerder;
  - b) de wettelijke beheerder zelf;
- 28° nationale accrediteringsinstelling: de Belgische accreditatie-instelling BELAC of een gelijkwaardige accreditatie-instelling die het akkoord van wederzijdse erkenning (MLA – Multilateral Agreement) inzake accreditatie van de Europese coöperatie voor Accreditatie (EA) heeft ondertekend;
- 29° controlebewijs: het document dat na controle van een havenvoertuig door de controle instantie, vermeld in artikel 4 wordt afgeleverd;
- 30° controlebewijs van conformiteit: het controlebewijs dat wordt afgeleverd als het havenvoertuig voldoet aan alle administratieve en technische voorschriften;
- 31° controlebewijs van niet-conformiteit: het controlebewijs dat wordt afgeleverd als het havenvoertuig niet voldoet aan de technische voorschriften van groot belang;
- 32° openbare weg: de wegen die openstaan voor openbaar verkeer met voertuigen en die binnen het havengebied liggen. De weggedeelten die zich op bedrijfsterrein bevinden, horen daar niet bij;
- 33° operationeel transport: ander transport door havenvoertuigen dan het transport van categorie A1 of B1, met of zonder lading, via de openbare weg binnen het havengebied;
- 34° relocatie: het verplaatsen van een havenvoertuig van speciale constructie tussen twee bedrijfsterreinen via de openbare wegen binnen het havengebied;

35° sleep: een combinatie van havenvoertuigen die aan elkaar gekoppeld zijn om door dezelfde kracht te worden voortbewogen;

36° technische voorschriften van groot belang: technische voorschriften die betrekking hebben op de motor, de remmen, de constructie en de koppeling.

37° technische voorschriften: de voorschriften vermeld in hoofdstuk 3, titel 3;

38° verordening (EG) nr. 661/2009: Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestaande systemen, onderdelen en technische eenheden;

39° verwerkingsverantwoordelijke: Verantwoordelijke voor de wijze waarop persoons- en andere gegevens worden verwerkt;

40° voorlopig controlebewijs: Het controlebewijs dat wordt afgeleverd indien het havenvoertuig niet voldoet aan alle administratieve voorschriften of aan technische voorschriften andere dan de technische voorschriften van groot belang.

## TITEL 2. — Ruimtelijk toepassingsgebied en aanduiding

**Art. 2.** Dit besluit is van toepassing binnen het havengebied.

## TITEL 3. — Havenvoertuigen

### HOOFDSTUK 1. — Categorisering, controle en erkenning van havenvoertuigen

#### Afdeling 1. — Categorisering van havenvoertuigen

**Art. 3.** De havenvoertuigen worden ingedeeld in de volgende categorieën:

1° categorie A1: de havenvoertuigen van speciale constructie die zich op eigen kracht kunnen verplaatsen en, wegens de bouw en oorsprong ervan, op horizontale wegen een snelheid van ten hoogste 30 kilometer per uur kunnen bereiken. Bij relocatie sleept of trekt het havenvoertuig van deze categorie geen andere voertuigen;

2° categorie B1: de havenvoertuigen van speciale constructie die uitsluitend bestemd zijn om gesleept of getrokken te worden en waarvan de snelheid tot 30 kilometer per uur beperkt is. Bij relocatie wordt het havenvoertuig van deze categorie gesleept of getrokken door een havenvoertuig van categorie A2 of A3 en vormt het geen combinaties met andere havenvoertuigen van categorie B;

3° categorie A2: de havenvoertuigen voor traag vervoer die zich op eigen kracht kunnen verplaatsen en die ingezet worden om goederen te verplaatsen op en tussen de bedrijfsterreinen in het havengebied. Die verplaatsing gebeurt via de openbare wegen, met uitzondering van de Noorderlaan, de Scheldelaan en de hoofdwegen;

4° categorie B2: de havenvoertuigen voor traag vervoer die uitsluitend bestemd zijn om te worden gesleept of getrokken door andere havenvoertuigen voor traag vervoer en die ingezet worden voor de verplaatsing van goederen op en tussen de bedrijfsterreinen in het havengebied. Die verplaatsing gebeurt via de openbare wegen, met uitzondering van de Noorderlaan, de Scheldelaan en de hoofdwegen;

5° categorie A3: de havenvoertuigen voor traag vervoer die zich op eigen kracht kunnen verplaatsen en die ingezet worden voor de verplaatsing van goederen op en tussen de bedrijfsterreinen in het havengebied. Die verplaatsing gebeurt via de openbare weg, met uitzondering van de hoofdwegen;

6° categorie B3: de havenvoertuigen voor traag vervoer die uitsluitend bestemd zijn om te worden gesleept of getrokken door andere havenvoertuigen voor traag vervoer en die ingezet worden voor de verplaatsing van goederen op en tussen de bedrijfsterreinen in het havengebied. Die verplaatsing gebeurt via de openbare weg, met uitzondering van de hoofdwegen;

7° categorie A4: de havenvoertuigen die zich op eigen kracht kunnen verplaatsen en die ingezet worden om goederen te verplaatsen op en tussen de bedrijfsterreinen in het havengebied. Die verplaatsing gebeurt via de openbare wegen, met inbegrip van de hoofdwegen;

8° categorie B4: de havenvoertuigen die uitsluitend bestemd zijn om gesleept of getrokken te worden en die ingezet worden om goederen te verplaatsen op en tussen de bedrijfsterreinen in het havengebied. Die verplaatsing gebeurt via de openbare weg, met inbegrip van de hoofdwegen.

#### Afdeling 2. — Controle van havenvoertuigen

##### Onderafdeling 1. — Controle-instanties

**Art. 4.** § 1. In afwijking van hoofdstuk II van het besluit van 15 maart 1968 voert een controle-instantie die de HKD heeft erkend, de controle van havenvoertuigen uit.

Om categorie A1, B1, A2, B2, A3 en B3 te kunnen controleren, voldoet de controle-instantie aan al de volgende erkenningsvoorwaarden:

1° geaccrediteerd zijn door een nationale accreditatie-instelling of gelijkwaardig volgens de EN ISO IEC 17020;

2° beschikken over personeel met afdoende beroepsbekwaamheid als vermeld in bijlage 2, 2, b), en 4, van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen;

3° zich ertoe verbinden dat alleen het personeel, vermeld in punt 2°, de controle uitvoert;

4° beschikken over een geldige erkenning voor de keuringen van hijs- en hefwerktuigen die in het ARAB bepaald zijn.

Om categorie A4 en B4 te kunnen controleren, voldoet de controle-instantie aan al de volgende erkenningsvoorwaarden:

1° beschikken over een geldige erkenning als instelling die belast is met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen conform het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen;

2° beantwoorden aan de bepalingen van hoofdstuk 3 van het voormelde koninklijk besluit.

§ 2. De controle instantie, vermeld in paragraaf 1, tweede lid, meldt zich voorafgaandelijk aan bij de HKD die de erkenningsvoorwaarden, vermeld in paragraaf 1, controleert.

De erkenning heeft een hernieuwbare geldigheidsduur van twee jaar.

§ 3. De controle instantie die nog niet voldoet aan de voorwaarde, vermeld in paragraaf 1, tweede lid, 1°, kan een voorlopige erkenning krijgen als ze het bewijs levert dat haar aanvraag van de accreditatie, vermeld in paragraaf 1, 1°, bij een nationale accreditatie instelling is ingediend.

De voorlopige erkenning heeft een maximale geldigheidsduur van een jaar.

Zodra de controle instantie voldoet aan de voorwaarde, vermeld in paragraaf 1, tweede lid, 1°, wordt de voorlopige erkenning omgezet in een erkenning als vermeld in het eerste lid. Deze erkenning heeft een hernieuwbare geldigheidsduur van twee jaar te rekenen vanaf de datum waarop de voorlopige erkenning, vermeld in paragraaf 3, eerste lid werd verkregen.

§ 4. In de volgende gevallen trekt de HKD de erkenning of, in voorkomend geval, de voorlopige erkenning onmiddellijk in:

- 1° als een instantie niet langer voldoet aan de erkenningsvoorwaarden, vermeld in paragraaf 1;
- 2° als de HKD vaststelt dat een instantie de controle niet uitvoert conform dit besluit.

Alleen de controlebewijzen die de betrokken controle instantie voor de beëindiging van de erkenning aflevert, zijn geldig.

#### Onderafdeling 2. — Soorten controle

**Art. 5.** § 1. De eigenaar die een voertuig wil laten erkennen als havenvoertuig van categorie A1, B1, A2, B2, A3 of B3, laat dat voertuig voorafgaandelijk controleren door een erkende controle instantie als vermeld in artikel 4, paragraaf 1, tweede lid.

De eigenaar die een voertuig wil laten erkennen als havenvoertuig van categorie A4 of B4, dat als havenvoertuig alleen in slepen met een maximale lengte van 18,75 meter wordt ingezet, laat dat voertuig voorafgaandelijk controleren door een erkende controle instantie als vermeld in artikel 4, paragraaf 1, derde lid.

De eigenaar meldt aan de controle instantie in welke categorie van havenvoertuig zijn voertuig wordt ingezet en legt het internationale verzekeringsbewijs of de groene kaart voor.

In voorkomend geval legt de eigenaar naast de documenten, vermeld in het derde lid, ook de volgende documenten voor:

- 1° het laatst afleverde controlebewijs;
- 2° het inschrijvingsbewijs als havenvoertuig (aard PO) bij de DIV;
- 3° het referentieverlag hijswerktuig/trekkend voertuig, vermeld in artikel 281 van het ARAB;
- 4° het proces-verbaal van goedkeuring of proces-verbaal van benaming.

De controle instantie controleert of het voertuig voldoet aan de administratieve en technische voorschriften voor de categorie van havenvoertuigen in kwestie.

Als het voertuig voldoet aan alle administratieve en technische voorschriften voor de categorie van havenvoertuigen in kwestie, levert de controle instantie een controlebewijs van conformiteit af aan de eigenaar.

Als het voertuig voldoet aan alle technische voorschriften voor de categorie van havenvoertuigen in kwestie, maar als het voertuig nog niet als havenvoertuig (aanvraag aard PO) is ingeschreven bij de DIV of niet voldoet aan een of meer van de administratieve voorschriften, levert de controle instantie een voorlopig controlebewijs af. Dit attest vervangt de goedkeuring, vermeld in artikel 3, § 1 van het Technisch reglement.

De controle instantie meldt onmiddellijk de aflevering van het controlebewijs van conformiteit of het voorlopige controlebewijs aan de HKD, die in dat laatste geval aan de eigenaar van het voertuig onmiddellijk een attest bezorgt waarmee die eigenaar het voertuig als havenvoertuig (aanvraag aard PO) kan laten inschrijven bij de DIV.

Het eerste tot en met het achtste lid zijn ook van toepassing als de eigenaar een havenvoertuig dat al eerder is erkend, wil laten erkennen in een andere categorie van havenvoertuigen.

In afwijking van het tweede tot en met het negende lid beschikt de eigenaar die een voertuig wil laten erkennen als havenvoertuig in categorie A4 of B4 dat als havenvoertuig in slepen van havenvoertuigen van die categorieën met een lengte van meer dan 18,75 meter wordt ingezet, over een verslag dat een technische dienst als vermeld in artikel 16ter van het besluit van 15 maart 1968, aflevert en waaruit blijkt dat het voertuig voldoet aan de technische voorschriften voor die categorieën van havenvoertuigen die conform het voormelde besluit zijn vastgesteld. Dat verslag geldt als een controlebewijs van conformiteit. Het verslag geldt als een voorlopig controlebewijs als het voertuig in kwestie nog niet als havenvoertuig (aanvraag aard PO) is ingeschreven bij de DIV. In dat laatste geval wordt de procedure, vermeld in het achtste lid, gevolgd.

§ 2. Elk erkend havenvoertuig wordt jaarlijks onderworpen aan een controle op de administratieve en technische voorschriften voor de categorie van havenvoertuig in kwestie.

Een erkende controle instantie als vermeld in artikel 4, voert de controle uit op de administratieve en technische voorschriften voor de categorie van het havenvoertuig in kwestie.

De jaarlijkse controle wordt uitgevoerd op zijn vroegst vanaf zestig kalenderdagen voor de geldigheidsduur van het controlebewijs van conformiteit is verstreken. Als de jaarlijkse controle plaatsvindt voor de geldigheidsduur van het meest recente afgeleverde controlebewijs van conformiteit is verstreken, vangt de nieuwe geldigheidsduur aan op de datum die aansluit op de einddatum van de geldigheidsduur van het eerder afgeleverde controlebewijs van conformiteit.

§ 3. In de volgende gevallen kan een havenvoertuig ambtshalve worden onderworpen aan een controle door een controle instantie die nagaat of het havenvoertuig voldoet aan de technische voorschriften voor de categorie van havenvoertuig in kwestie, vermeld in hoofdstuk 4 van dit besluit:

- 1° als een havenvoertuig zich klaarblijkelijk in een staat bevindt die een veilig gebruik in het gedrang brengt;
- 2° als een havenvoertuig schade kan veroorzaken aan de weginfrastructuur en kunstwerken of aan het milieu.

Onverminderd artikel 5 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst zijn de handhavers, vermeld in artikel 13, en de personen die aangeworven of benoemd zijn in een functie als vermeld in artikel 10, 12 en 13 van het hetzelfde decreet, bevoegd een havenvoertuig ambtshalve te onderwerpen aan een controle als vermeld in het eerste lid.

In voorkomend geval brengen de handhavers en de personen, vermeld in het tweede lid, de HKD onmiddellijk op de hoogte van hun beslissing om het havenvoertuig in kwestie aan een ambtshalve opgelegde controle te onderwerpen.

#### Onderafdeling 3. — Controlebewijzen

**Art. 6.** § 1. De erkende controle instantie, vermeld in artikel 4, levert het controlebewijs van conformiteit af als uit de controles, vermeld in artikel 5, § 1 en § 2, blijkt dat aan alle administratieve en technische voorschriften voor de categorie van havenvoertuig in kwestie is voldaan.

Onverminderd artikel 5, § 2, laatste lid heeft het controlebewijs van conformiteit een geldigheidsduur van een jaar die aanvangt op de datum van de ondertekening ervan.

§ 2. In de volgende gevallen levert de erkende controle instantie, vermeld in artikel 4, een voorlopig controlebewijs af:

1° uit de controle, vermeld in artikel 5, § 1, blijkt dat voor de categorie van havenvoertuig in kwestie niet aan alle administratieve voorschriften is voldaan. Het voorlopige controlebewijs heeft een geldigheidsduur van dertig kalenderdagen;

2° uit de controle, vermeld in artikel 5, § 2, blijkt dat voor de categorie van havenvoertuig in kwestie niet aan alle administratieve voorschriften is voldaan. Het voorlopige controlebewijs heeft een geldigheidsduur van negen kalenderdagen;

3° uit de controle, vermeld in artikel 5, § 2, blijkt dat niet is voldaan aan andere technische voorschriften dan de technische voorschriften van groot belang. Het voorlopige controlebewijs heeft een geldigheidsduur van vijftien kalenderdagen.

In afwijking van het vorige lid heeft het voorlopige controlebewijs een geldigheidsduur van 15 kalenderdagen indien het internationale verzekeringsbewijs of de groene kaart zoals vermeld in artikel 5, § 1, derde lid niet wordt voorgelegd aan de controle instantie op het ogenblik dat de controle van het voertuig wordt uitgevoerd.

Een voorlopig controlebewijs is geldig vanaf de datum van de ondertekening ervan.

In de volgende gevallen zet de controle instantie het voorlopige controlebewijs om in een controlebewijs van conformiteit met een geldigheidsduur van een jaar die aanvangt op de datum waarop het voorlopige controlebewijs is ondertekend:

1° de eigenaar van het voertuig in kwestie toont binnen de geldigheidsduur van het voorlopige controlebewijs aan de controle instantie die het voorlopige controlebewijs heeft afgeleverd, aan dat aan alle administratieve en technische voorschriften is voldaan;

2° de eigenaar van het voertuig in kwestie bezorgt, in voorkomend geval, het bewijs van inschrijving als havenvoertuig (aanvraag aard PO) bij de DIV.

§ 3. De erkende controle instantie, vermeld in artikel 4, levert een controlebewijs van niet-conformiteit af als uit de controle, vermeld in artikel 5, blijkt dat het voertuig niet voldoet aan een technisch voorschriften van groot belang.

§ 4. De controle instanties brengen de HKD onmiddellijk op de hoogte van de aflevering van de controlebewijzen, vermeld in paragraaf 1 tot en met 3.

§ 5. De bewijzen van technische controle die voor de inwerkingtreding van dit besluit zijn afgeleverd in het kader van het aanvullende reglement Antwerpen of het aanvullende reglement Beveren, blijven geldig tot uiterlijk één jaar nadat ze afgeleverd zijn voor het gebied waarvoor ze gelden. De voertuigen die over een voormeld bewijs beschikken op de datum van de inwerkingtreding van dit besluit, worden alleen toegelaten op de openbare wegen en onder de voorwaarden, vermeld in de voormelde aanvullende reglementen, op basis waarvan het controlebewijs is afgeleverd. Die bewijzen kunnen geen aanleiding geven tot een erkenning als havenvoertuig conform artikel 10.

In het eerste lid wordt verstaan onder het aanvullende reglement Antwerpen: het gemeentelijk aanvullend reglement van de stad Antwerpen betreffende het verkeer binnen de haven van de stad Antwerpen van 23 april 2007.

In het eerste lid wordt verstaan onder het aanvullende reglement Beveren: het gemeentelijk aanvullend reglement van de gemeente Beveren op het verkeer tot reglementering binnen het "Havengebied" van de Waaslandhaven van 28 januari 1997 en zoals gewijzigd op 28 september 2004.

#### Onderafdeling 4. — Plaats van de controle

**Art. 7.** De controle van categorie A1, B1, A2, B2, A3 of B3 wordt uitgevoerd op een locatie binnen het havengebied die voldoet aan de eisen voor de controle van de categorie van havenvoertuig in kwestie.

De controle van categorie A4 of B4 wordt uitgevoerd op een plaats waar alle middelen voorhanden zijn om de remdoelmatigheid van de havenvoertuigen in gecontroleerde omstandigheden met een remtestbank te testen.

Onverminderd de bevoegdheden van de wegbeheerders van de openbare wegen buiten het havengebied kan de controle van een havenvoertuig op een locatie buiten het havengebied alleen plaatsvinden als de HKD daarvoor voorafgaandelijk zijn toelating heeft gegeven. De HKD bepaalt de procedure, de modaliteiten en de voorwaarden waaronder hij een dergelijke toelating aflevert.

#### Onderafdeling 5. — Inhoud van de controle

**Art. 8.** § 1. De controle van havenvoertuigen wordt uitgevoerd met controlebewijzen waarvan de HKD per categorie van havenvoertuigen de vorm en de inhoud vaststelt.

De HKD kan bij de controlebewijzen voor de controle instanties aanvullende richtlijnen uitvaardigen die betrekking hebben op:

- 1° de te volgen praktische werkwijzen bij de uitvoering van de controles;
- 2° het gebruik van de voorgeschreven controlebewijzen;
- 3° de te volgen administratieve procedures bij controles;
- 4° de technische voorschriften van groot belang.

§ 2. Als de controle van administratieve voorschriften is opgenomen in de controlebewijzen, voeren de controle instanties de controle uit op basis van de originele documenten en de aanduidingen die op het voertuig zijn aangebracht.

§ 3. Als de controle van de technische voorschriften over de remdoelmatigheid is opgenomen in de controlebewijzen, wordt de controle voor de volgende havenvoertuigen op de volgende wijze uitgevoerd met toepassing van lastsimulatie of in beladen toestand als vermeld in artikel 23 van het besluit van 15 maart 1968:

1° voor de havenvoertuigen van categorie A4 of B4: met een remtestbank via de RD-methode, vermeld in artikel 23, § 2, B, 2, van het voormelde besluit;

2° voor alle andere categorieën van havenvoertuigen dan de categorieën van havenvoertuigen, vermeld in punt 1°: met een remvertragsmeter.

#### Onderafdeling 6. — Kosten van de controle

#### Afdeling 3. — De erkenning als havenvoertuig

#### Onderafdeling 1. — Erkenningsprocedure en soorten erkenning

**Art. 9.** § 1. Een voertuig kan alleen als havenvoertuig worden ingezet binnen het havengebied Antwerpen nadat de HKD het voertuig heeft erkend als havenvoertuig in een van de categorieën, vermeld in artikel 3.

De HKD levert een reguliere erkenning als havenvoertuig af als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1° er is een controlebewijs van conformiteit afgeleverd voor het voertuig in kwestie na een controle conform artikel 5, § 1;

2° als het voertuig in kwestie op de openbare weg wordt ingezet, wordt het bewijs geleverd dat het voertuig ingeschreven is als havenvoertuig (aanvraag aard PO) bij de DIV.

§ 2. De reguliere erkenning als havenvoertuig heeft een geldigheidsduur van een jaar.

Als het controlebewijs van conformiteit is afgeleverd met toepassing van artikel 5, § 1, gaat de geldigheidsduur van de erkenning in vanaf de datum van de aflevering van het controlebewijs van conformiteit.

Als het controlebewijs van conformiteit is afgeleverd met toepassing van artikel 5, § 2, gaat de geldigheidsduur van de erkenning in conform artikel 5, § 2, derde lid.

§ 3. De voorlopige erkenning als havenvoertuig heeft een geldigheidsduur die gelijk is aan de geldigheidsduur van het voorlopige controlebewijs, vermeld in artikel 6, § 2.

De geldigheidsduur van de voorlopige erkenning gaat in vanaf de datum van de ondertekening van het voorlopige controlebewijs.

De HKD zet de voorlopige erkenning om in een reguliere erkenning als aan de voorwaarden, vermeld in artikel 6, § 2, vierde lid, is voldaan. In dat geval gaat de geldigheidsduur van de reguliere erkenning in vanaf de datum van de ondertekening van het voorlopige controlebewijs.

§ 4. In afwijking van § 3 levert de HKD geen voorlopige erkenning als havenvoertuig af indien het voorlopige controlebewijs werd afgeleverd in toepassing van artikel 6, § 2, 2e lid.

De HKD levert een reguliere erkenning als havenvoertuig af als aan de voorwaarden vermeld in § 1, 2e lid is voldaan. De geldigheidsduur van de reguliere erkenning gaat in vanaf de datum van de ondertekening van het voorlopige controlebewijs.

#### Onderafdeling 2. — Schorsing van de erkenning

**Art. 10.** In de volgende gevallen schorst de HKD onmiddellijk de erkenning van een havenvoertuig:

1° een havenvoertuig wordt voor onbepaalde tijd buiten gebruik gesteld. De eigenaar meldt onmiddellijk de buitengebruikstelling aan de HKD;

2° naar aanleiding van een controle door een controle instantie wordt een controlebewijs van niet-conformiteit afgeleverd;

3° naar aanleiding van een controle vermeld in artikel 5, § 2 door een controle instantie een voorlopig controlebewijs wordt afgeleverd in toepassing van artikel 6, § 2, 2e lid.

#### Onderafdeling 3. — Beëindiging van de erkenning

**Art. 11.** In de volgende gevallen eindigt de erkenning als havenvoertuig onmiddellijk:

1° het voertuig voldoet niet langer aan de vereisten voor die categorie van havenvoertuig, vermeld in dit besluit;

2° de geldigheidsduur van het controlebewijs van conformiteit of het voorlopige controlebewijs is verstreken;

3° het havenvoertuig is definitief buiten gebruik gesteld, vernietigd of omgebouwd waardoor het niet langer ingedeeld kan worden in een van de categorieën, vermeld in artikel 3. De eigenaar meldt dat onmiddellijk aan de HKD.

Als de erkenning van het havenvoertuig geschorst wordt met toepassing van artikel 10, 2°, eindigt de erkenning vier maanden na de aanvang van de schorsing als binnen die vier maanden geen controlebewijs van conformiteit of geen voorlopig controlebewijs wordt afgeleverd voor het havenvoertuig in kwestie.

#### Afdeling 4. — Gegevensverwerking en -registratie

**Art. 12.** § 1. De controle instantie bezorgt de gegevens die betrekking hebben op de controle, vermeld in afdeling 2, aan de HKD. De HKD legt daarvoor de procedure en modaliteiten vast.

§ 2. De volgende gegevens worden geregistreerd in een centraal systeem dat de HKD organiseert en beheert:

1° de gegevens die de controle instanties verzamelen naar aanleiding van de controles die ze hebben uitgevoerd conform afdeling 2;

2° de gegevens die de HKD verzamelen naar aanleiding van de erkenningen van havenvoertuigen, vermeld in afdeling 3.

De gegevens, vermeld in het eerste lid, worden geregistreerd en verwerkt om:

1° de uitwisseling van gegevens tussen de eigenaars van de havenvoertuigen, de controle instanties, de HKD, de handhavers en de infrastructuurbeheerders, vermeld in dit besluit, over de erkenning, de vergunningsaanvragen en de handhaving optimaal en efficiënt te organiseren;

2° de samenhang van en de interactie tussen de processen te verzekeren, vermeld in dit besluit, waarvoor telkens andere betrokken instanties gegevens verzamelen, zodat elke betrokken instantie zijn verantwoordelijkheden of bevoegdheden, vermeld in dit besluit, effectief en efficiënt kan opnemen;

3° het havenbedrijf toe te laten een accuraat beeld te vormen over de samenstelling, de karakteristieken en de vervoersbewegingen van havenvoertuigen en een gericht flankerend beleid te ontwikkelen om het goederenvervoer binnen het havengebied optimaal te sturen.

De volgende persoonsgegevens worden geregistreerd:

1° de volgende gegevens voor de identificatie van de eigenaar en het havenvoertuig:

- a) de voor- en achternaam van de eigenaar;
- b) de adresgegevens;
- c) het btw- of ondernemingsnummer;
- d) de contactgegevens;
- e) de vervoersdocumenten;
- f) de nummerplaat;
- g) het chassisnummer;

2° de volgende gegevens voor de identificatie van de uitvoerder van de controle:

- a) de voor- en achternaam van de uitvoerder van de controle;
- b) de naam van de verantwoordelijke van de betrokken controle-instantie als die verantwoordelijke niet zelf de controle in kwestie heeft uitgevoerd.

De HKD en de volgende personen en instanties kunnen de gegevens, vermeld in het derde lid, raadplegen:

- 1° de controle-instanties, beperkt tot de gegevens van de controles die ze zelf hebben uitgevoerd;
- 2° de eigenaars van de havenvoertuigen, beperkt tot de gegevens van hun eigen havenvoertuigen;
- 3° de handhavers;
- 4° de infrastructuurbeheerders.

De gegevens, vermeld in paragraaf 2, lid 3, punt 1° en 2°, worden alleen bijgehouden tijdens de periode waarvoor de HKD het havenvoertuig in kwestie heeft erkend op basis van een geldig controlebewijs.

Het Havenbedrijf treedt op als verwerkingsverantwoordelijke van de gegevens, vermeld in paragraaf 2, lid 3, punt 1° en 2°. Het havenbedrijf verwerkt persoonsgegevens met toepassing van de regelgeving over de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens.

#### HOOFDSTUK 2. — *Identificatieteken*

**Art. 13.** Alle voertuigen die als havenvoertuig zijn erkend, hebben op een duidelijk zichtbare plaats een identificatieteken dat toelaat het voertuig in kwestie te identificeren als een havenvoertuig van een bepaalde categorie.

De HKD stelt de modaliteiten vast van de aflevering en de vermeldingen die op het identificatieteken voorkomen.

Het identificatieteken wordt aangebracht:

- 1° op havenvoertuigen van categorie A: op de linkerkant van het voertuig ter hoogte van de bestuurdersplaats;
- 2° op havenvoertuigen van categorie B: op de achterkant van het voertuig.

De vermeldingen op het identificatieteken zijn altijd duidelijk leesbaar.

Vanaf het ogenblik dat de erkenning als havenvoertuig wordt geschorst of eindigt in de gevallen, vermeld in artikel 10 en 11, staat het identificatieteken niet meer op het havenvoertuig.

#### HOOFDSTUK 3. — *Vervoersdocumenten*

**Art. 14.** Onverminderd de toepassing van andere regelgeving over vervoersdocumenten heeft het havenvoertuig dat zich op de openbare weg begeeft, een kopie van het controlebewijs, vermeld in artikel 6, aan boord.

Als dat van toepassing is, heeft het havenvoertuig dat zich op de openbare weg begeeft, de volgende documenten aan boord:

- 1° een kopie van de vergunning, vermeld in artikel 64;
- 2° een kopie van het testrapport, vermeld in artikel 52, 2°;

#### HOOFDSTUK 4. — *Technische voorschriften voor havenvoertuigen*

##### Afdeling 1. — *Algemene bepalingen*

**Art. 15.** De bepalingen van titel IV van het besluit van 1 december 1975 zijn niet van toepassing op havenvoertuigen.

**Art. 16.** De reële uitstoot van luchtpolluenten door de havenvoertuigen wordt bij de controles, vermeld in hoofdstuk 1, afdeling 2, onderafdeling 2, gemeten met een opaciteitsmeting als vermeld in artikel 39, § 2, 1 tot en met 3, van het besluit van 15 maart 1968.

De resultaten van de metingen van alle havenvoertuigen, vermeld in het eerste lid, worden geregistreerd in de inventaris van havenvoertuigen. De bepalingen van hoofdstuk 1, afdeling 4, zijn van toepassing op die gegevensregistratie en -verwerking.

In afwijking van artikel 39, § 2, 4, en § 3, van het besluit van 15 maart 1968 bepaalt de Vlaamse Regering op basis van de resultaten van de metingen die uitgevoerd zijn in de periode van twaalf maanden die volgt op de datum van de inwerkingtreding van dit besluit, een normerend kader voor havenvoertuigen over hun uitstoot van luchtpolluenten. Dat kader treedt uiterlijk dertig maanden na de dag van de inwerkingtreding van dit besluit in werking.

Onverminderd het derde lid zijn artikel 39, § 2 en § 3, van het voormelde besluit van toepassing op de voertuigen waarop na 31 december 2027 een controle voorafgaand aan de erkenning als havenvoertuig wordt uitgevoerd.

*Afdeling 2. — Havenvoertuigen van categorie A1*

**Art. 17.** Artikel 31, 32 en 32bis van het besluit van 15 maart 1968 zijn niet van toepassing op havenvoertuigen van categorie A1.

Behalve in geval van relocatie is artikel 28 van het voormelde besluit niet van toepassing op havenvoertuigen van categorie A1.

Bij relocatie van havenvoertuigen van categorie A1 mogen de lichten en reflectoren bestaan uit een afneembare inrichting waarop de vereiste lichten en reflectoren en de elektrische leidingen ervan zijn aangebracht, die tijdens de relocatie stevig op het havenvoertuig is bevestigd.

**Art. 18.** De HKD kan havenvoertuigen van categorie A1 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 34, § 1, 1°, van het besluit van 15 maart 1968, als die bepalingen afbreuk doen aan de functionaliteit van het havenvoertuig of onverenigbaar zijn met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

**Art. 19.** Artikel 70 van het besluit van 15 maart 1968 is alleen bij relocatie van toepassing op havenvoertuigen van categorie A1.

*Afdeling 3. — Havenvoertuigen van categorie B1*

**Art. 20.** Artikel 31, 32 en 32bis van het besluit van 15 maart 1968 zijn niet van toepassing op havenvoertuigen van categorie B1.

Behalve in geval van relocatie is artikel 28 van het voormelde besluit niet van toepassing op havenvoertuigen van categorie B1.

De lichten en reflectoren mogen bestaan uit een afneembare inrichting waarop de vereiste lichten en reflectoren en de elektrische leidingen ervan zijn aangebracht, die tijdens de relocatie van havenvoertuigen van categorie B1 stevig op het havenvoertuig is bevestigd.

**Art. 21.** De HKD kan havenvoertuigen van categorie B1 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 34, § 1, 1°, van het besluit van 15 maart 1968, als die bepalingen afbreuk doen aan de functionaliteit van het havenvoertuig of onverenigbaar zijn met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

*Afdeling 4. — Havenvoertuigen van categorie A2*

**Art. 22.** Artikel 31, 32, 32bis, 49bis, 51, 52, 53 en 56 van het besluit van 15 maart 1968 zijn niet van toepassing op havenvoertuigen van categorie A2.

**Art. 23.** De HKD kan havenvoertuigen van categorie A2 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 27 en 27bis van het besluit van 15 maart 1968, als die bepalingen afbreuk doen aan de functionaliteit van het voertuig of onverenigbaar zijn met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

**Art. 24.** In afwijking van artikel 28 van het besluit van 15 maart 1968 mogen de lichten en reflectoren bestaan uit een afneembare inrichting waarop de vereiste lichten en reflectoren en de elektrische leidingen ervan zijn aangebracht, die tijdens de verplaatsing van havenvoertuigen van categorie A2 stevig op het havenvoertuig is bevestigd.

**Art. 25.** De HKD kan havenvoertuigen van categorie A2 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 35 van het besluit van 15 maart 1968, als de opspatafsluitingssytemen aanbrengen afbreuk doet aan de functionaliteit van het voertuig of onverenigbaar is met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

**Art. 26.** In afwijking van artikel 43, § 1, van het besluit van 15 maart 1968 mag de afstandsteller vervangen worden door een teller die het aantal gebruiksuren van het havenvoertuig van categorie A2 opgeeft.

**Art. 27.** Artikel 45, § 3 tot en met § 9, van het besluit van 15 maart 1968 zijn niet van toepassing op havenvoertuigen van categorie A2.

Artikel 46, § 2, van het voormelde besluit is niet van toepassing op havenvoertuigen van categorie A2 waarvan de maximale snelheid 30 kilometer per uur bedraagt.

**Art. 28.** De HKD kan havenvoertuigen van categorie A2 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 55 van het besluit van 15 maart 1968, als die bepalingen afbreuk doen aan de functionaliteit van het voertuig of onverenigbaar zijn met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

*Afdeling 5. — Havenvoertuigen van categorie B2*

**Art. 29.** Artikel 31, 32, 32bis, 49bis, 51, 52 en 53 van het besluit van 15 maart 1968 zijn niet van toepassing op havenvoertuigen van categorie B2.

**Art. 30.** De HKD kan havenvoertuigen categorie B2 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 27 van het besluit van 15 maart 1968, als die bepalingen afbreuk doen aan de functionaliteit van het voertuig of onverenigbaar zijn met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

**Art. 31.** In afwijking van artikel 28 van het besluit van 15 maart 1968 mogen de lichten en reflectoren bestaan uit een afneembare inrichting waarop de vereiste lichten en reflectoren en de elektrische leidingen ervan zijn aangebracht, die tijdens de verplaatsing van havenvoertuigen van categorie B2 stevig op het havenvoertuig is bevestigd.



**Art. 32.** De HKD kan havenvoertuigen van categorie B2 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 34, § 1, 1°, van het besluit van 15 maart 1968, als die bepalingen afbreuk doen aan de functionaliteit van het havenvoertuig of onverenigbaar zijn met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

**Art. 33.** De HKD kan havenvoertuigen van categorie B2 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 35 van het besluit van 15 maart 1968, als de opspatafschermingsystemen aanbrengen afbreuk doet aan de functionaliteit van het voertuig of onverenigbaar is met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

**Art. 34.** De HKD kan havenvoertuigen van categorie B2 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 47, 48, 49 en 50 van het besluit van 15 maart 1968, als die bepalingen afbreuk doen aan de functionaliteit van het havenvoertuig of onverenigbaar zijn met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

Operationeel transport met de havenvoertuigen van categorie B2 is vergunningsplichtig en het slepend of trekkend havenvoertuig beschikt over afdoende remcapaciteit.

**Art. 35.** De HKD kan havenvoertuigen van categorie B2 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 55 van het besluit van 15 maart 1968, als die bepalingen afbreuk doen aan de functionaliteit van het voertuig of onverenigbaar zijn met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

#### *Afdeling 6. — Havenvoertuigen van categorie A3*

**Art. 36.** Artikel 31, 32, 32bis, 49bis, 51, 52, 53 en 56 van het besluit van 15 maart 1968 zijn niet van toepassing op havenvoertuigen van categorie A3.

**Art. 37.** De HKD kan havenvoertuigen van categorie A3 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 27 en 27bis van het besluit van 15 maart 1968, als die bepalingen afbreuk doen aan de functionaliteit van het voertuig of onverenigbaar zijn met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

In afwijking van artikel 28 van het voormelde besluit mogen de lichten en reflectoren bestaan uit een afneembare inrichting waarop de vereiste lichten en reflectoren en de elektrische leidingen ervan zijn aangebracht, die tijdens de verplaatsing van havenvoertuigen van categorie A3 stevig op het havenvoertuig is bevestigd.

**Art. 38.** De HKD kan havenvoertuigen van categorie A3 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 35 van het besluit van 15 maart 1968, als de opspatafschermingsystemen aanbrengen afbreuk doet aan de functionaliteit van het voertuig of onverenigbaar is met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

**Art. 39.** In afwijking van artikel 43, § 1, van het besluit van 15 maart 1968 mag de afstandsteller vervangen worden door een teller die het aantal gebruiksuren van het havenvoertuig van categorie A3 opgeeft.

**Art. 40.** Artikel 46, § 2, van het besluit van 15 maart 1968 is niet van toepassing op havenvoertuigen van categorie A3 waarvan de maximale snelheid 30 kilometer per uur bedraagt.

**Art. 41.** De HKD kan havenvoertuigen van categorie A3 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 55 van het besluit van 15 maart 1968, als die bepalingen afbreuk doen aan de functionaliteit van het voertuig of onverenigbaar zijn met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

**Art. 42.** Havenvoertuigen van categorie A3 die deel uitmaken van een sleep met havenvoertuigen van categorie B3 of B4 met een totale lengte van meer dan 18,75 meter en die op de Noorderlaan of de Scheldelaan worden ingezet, voldoen aan de volgende bijkomende technische vereisten:

1° op het tussenvoertuig wordt een bijkomende koppelinrichting geïnstalleerd die conform het VN/ECE-reglement nr. 55, zoals bedoeld in bijlage V van verordening (EG) nr. 661/2009, is;

2° het trekkend voertuig heeft de stuurinrichting aan de linkerkant van de cabine;

3° alle havenvoertuigen van de sleep kunnen horizontaal en verticaal verdraaien ten opzichte van elkaar;

4° de havenvoertuigen hebben afdoende mechanische, hydraulische of pneumatische ophangingen.

#### *Afdeling 7. — Havenvoertuigen van categorie B3*

**Art. 43.** Artikel 31, 32, 32bis, 49bis, 51, 52 en 53 van het besluit van 15 maart 1968 zijn niet van toepassing op havenvoertuigen van categorie B3.

**Art. 44.** De HKD kan havenvoertuigen van categorie B3 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 27 van het besluit van 15 maart 1968, als die bepalingen afbreuk doen aan de functionaliteit van het voertuig of onverenigbaar zijn met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

**Art. 45.** In afwijking van artikel 28 van het besluit van 15 maart 1968 mogen de lichten en reflectoren bestaan uit een afneembare inrichting waarop de vereiste lichten en reflectoren en de elektrische leidingen ervan zijn aangebracht, die tijdens de verplaatsing van havenvoertuigen van categorie B3 stevig op het havenvoertuig is bevestigd.

**Art. 46.** De HKD kan havenvoertuigen van categorie B3 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 34, § 1, 1°, van het besluit van 15 maart 1968, als die bepalingen afbreuk doen aan de functionaliteit van het havenvoertuig of onverenigbaar zijn met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

**Art. 47.** De HKD kan havenvoertuigen van categorie B3 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 35 van het besluit van 15 maart 1968, als de opspatafschermingssytemen aanbrengen afbreuk doet aan de functionaliteit van het voertuig of onverenigbaar is met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

**Art. 48.** De HKD kan havenvoertuigen van categorie B3 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 47, 48, 49, en 50 van het besluit van 15 maart 1968, als die bepalingen afbreuk doen aan de functionaliteit van het havenvoertuig of onverenigbaar zijn met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

Operationeel transport met havenvoertuigen van categorie B3 is altijd vergunningsplichtig en het slepend of trekkend havenvoertuig beschikt over afdoende remcapaciteit.

**Art. 49.** De HKD kan havenvoertuigen van categorie B3 vrijstellen van de bepalingen, vermeld in artikel 55 van het besluit van 15 maart 1968, als die bepalingen afbreuk doen aan de functionaliteit van het voertuig of onverenigbaar zijn met de constructie ervan en in zoverre het niet voldoet aan deze bepalingen geen gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. De HKD verleent die vrijstelling alleen na afdoende attestering door de betrokken controle instantie.

**Art. 50.** Havenvoertuigen van categorie B3 die deel uitmaken van een sleep met havenvoertuigen van categorie A3, A4 of B4 met een totale lengte van meer dan 18,75 meter en die op de Noorderlaan of de Scheldelaan worden ingezet, voldoen aan de bijkomende technische vereisten, vermeld in artikel 42, 1°, 3° en 4°.

#### *Afdeling 8. — Havenvoertuigen van categorie A4*

**Art. 51.** Artikel 32bis van het besluit van 15 maart 1968 is niet van toepassing op havenvoertuigen van categorie A4.

**Art. 52.** Havenvoertuigen van categorie A4 die deel uitmaken van een sleep met havenvoertuigen van categorie B4 met een totale lengte van meer dan 18,75 meter en die op de hoofdwegen worden ingezet, voldoen aan de volgende bijkomende technische vereisten:

1° de massa's voldoen aan de volgende voorwaarden:

- a) de totale massa is niet groter dan vijf en een halve keer de massa op de aangedreven assen;
- b) de massa per tridem is, ongeacht de ophanging, beperkt tot de waarde die wordt opgegeven voor de mechanische ophanging conform artikel 32bis, 1.6.4, van het besluit van 15 maart 1968;
- c) de formules, vermeld in artikel 32bis, 1.4.1.1, van het voormelde besluit, worden toegepast vanaf elke individuele as of eerste as van een asgroep naar elke achterliggende individuele as of het middelpunt van een asgroep;
- d) de som van de massa's onder de assen van de middenaanshangwagens, die voortbewogen wordt door een andere middenaanshangwagen, bedraagt niet meer dan de som van de massa's onder de assen van de trekkende middenaanshangwagens;

2° op het tussenvoertuig wordt een bijkomende koppelinrichting geïnstalleerd die conform het VN/ECE-reglement nr. 55, zoals bedoeld in bijlage V van verordening (EG) nr. 661/2009, is. De naleving van de voormelde verplichting wordt aangetoond met een testrapport dat een erkende technische dienst of een erkende fabrikant uitreikt;

3° het trekkend voertuig heeft de stuurinrichting aan de linkerkant van de cabine;

4° alle havenvoertuigen van de sleep kunnen horizontaal en verticaal ten opzichte van elkaar verdraaien;

5° de havenvoertuigen hebben afdoende pneumatische ophangingen;

6° elke as van de combinatie van havenvoertuigen is uitgerust met een aslastmeter die een afleesnauwkeurigheid van 100 kilogram haalt. De aslastmeter kan in de bestuurderscabine of aan de buitenkant van de havenvoertuigen worden afgelezen;

7° het motorvermogen in kilowatt van het havenvoertuig is minimaal vijf keer de massa van de sleep van havenvoertuigen.

#### *Afdeling 9. — Havenvoertuigen van categorie B4*

**Art. 53.** Artikel 32bis van het besluit van 15 maart 1968 is niet van toepassing op havenvoertuigen van categorie B4.

**Art. 54.** Havenvoertuigen van categorie B4 die deel uitmaken van een sleep met havenvoertuigen van categorie A4 met een totale lengte van meer dan 18,75 meter en die op de hoofdwegen worden ingezet, voldoen aan de bijkomende technische vereisten, vermeld in artikel 52, 1°, 2°, 4°, 5° en 6°.

### **TITEL 4. — Vereisten en modaliteiten voor de inzet van havenvoertuigen in het verkeer**

#### **HOOFDSTUK 1. — Algemeen**

**Art. 55.** Slepen die zijn samengesteld uit erkende havenvoertuigen en andere voertuigen die niet als havenvoertuig zijn erkend, vallen buiten het toepassingsgebied van dit besluit.

**Art. 56.** Voor slepen van havenvoertuigen gelden altijd de volgende voorwaarden die in dit besluit bepaald zijn voor het havenvoertuig van de laagste categorie dat deel uitmaakt van de sleep in kwestie:

1° de voorwaarden over de aflijning van het gebruik van de openbare wegen;

2° de voorwaarden waaronder het havenvoertuig op de openbare weg kan worden ingezet.

Voor de toepassing van het eerste lid worden de havenvoertuigen vermeld in artikel 3, 1° en 2° beschouwd als de laagste categorie en de havenvoertuigen vermeld in artikel 3, 7° en 8° als de hoogste categorie.

**Art. 57.** Het decreet van 3 mei 2013 is niet van toepassing op vervoer door havenvoertuigen, behoudens wanneer artikel 68, derde lid, van toepassing is.

#### HOOFDSTUK 2. — *Werking en onderhoud*

**Art. 58.** In de volgende gevallen wordt een havenvoertuig niet in het havengebied ingezet, ongeacht de controles die de controle-instanties, vermeld in artikel 4, erop hebben uitgevoerd:

1° op het vlak van werking en onderhoud verkeert het in een staat waarbij de verkeersveiligheid, het milieu of de veiligheid van personen in het gedrang komen;

2° het voldoet niet aan de bepalingen, vermeld in dit besluit, die op het havenvoertuig in kwestie van toepassing zijn.

#### HOOFDSTUK 3. — *Zichtbaarheid*

##### *Afdeling 1. — Zichtbaarheid van havenvoertuigen die de openbare weg gebruiken of er stilstaan*

**Art. 59.** Artikel 30.1 en 31.1 van het besluit van 1 december 1975 zijn niet van toepassing.

Op de volgende momenten stellen de havenvoertuigen die de openbare weg gebruiken of er stilstaan, ten minste de signalisatie, vermeld in titel 3, hoofdstuk 4, van dit besluit, in werking:

1° tussen zonsondergang en zonsopgang;

2° in alle omstandigheden waarin het niet mogelijk is een duidelijke zichtbaarheid te hebben tot op een afstand van 200 meter.

##### *Afdeling 2. — Zichtbaarheid van havenvoertuigen bij defect, verlies van lading of ongeval*

**Art. 60.** De bestuurder maakt bij defect, bij verlies van lading of bij een ongeval niet alleen gebruik van de gevarendriehoek, maar ook van andere signalisatiemiddelen dan de signalisatiemiddelen, vermeld in de artikelen 79, 82, 89 en 95, onder meer alle richtingaanwijzers van het havenvoertuig gelijktijdig laten functioneren of een geeloranje knipperlicht op het havenvoertuig plaatsen.

#### HOOFDSTUK 4. — *Veilige belading van havenvoertuigen*

**Art. 61.** Artikel 45.3 en 45.4 van het besluit van 1 december 1975 zijn niet van toepassing op havenvoertuigen van categorie A1 en B1.

Onverminderd artikel 45 van het besluit van 1 december 1975 is de belader van de havenvoertuigen van categorie A2, A3, A4, B2, B3 en B4 verantwoordelijk voor:

1° de evenwichtige verdeling van de lading;

2° het aanbrengen van de nodige sjorhaken;

3° het voorkomen dat de lasten naar voren worden gekatapulteerd bij plotse remmanoeuvres;

4° de evenwichtige remverdeling.

Artikel 45bis van het besluit van 1 december 1975 is alleen van toepassing op havenvoertuigen van categorie A4 en B4 als ze de hoofdwegen binnen het havengebied gebruiken.

#### HOOFDSTUK 5. — *Afmeting van de ladingen die door havenvoertuigen vervoerd worden*

**Art. 62.** Artikel 46 en 49 van het besluit van 1 december 1975 zijn niet van toepassing.

Onverminderd andersluidende bepalingen kan de lading van een havenvoertuig dat zich op de openbare weg begeeft, bestaan uit de combinatie van verschillende onderdelen of stukken, deelbare en ondeelbare, ongeacht op welke wijze ze van elkaar verschillen in afmetingen.

#### HOOFDSTUK 6. — *Relocatie van en operationeel transport met havenvoertuigen via de openbare weg*

##### *Afdeling 1. — Algemeen*

**Art. 63.** § 1. Voor een havenvoertuig op de openbare weg wordt gebruikt, gaat de gebruiker ervan de volgende zaken na:

1° de beschikbaarheid van de openbare weg;

2° wanneer, op welke wijze en met welke maatregelen de relocatie van en het operationele transport met havenvoertuigen kan plaatsvinden zonder de verkeersveiligheid in het gedrang te brengen of het overige verkeer onnodig te hinderen, en schade aan de openbare weg en de aanhorigheden en voorzieningen ervan te vermijden.

Havenvoertuigen van categorie A1 die zijn uitgerust met hijs-, hef- of grijpvoorzieningen, beperken die voorzieningen tijdens de relocatie:

1° tot de ingeschoven hoogte;

2° in lengte en breedte tot hun minimale afmetingen.

§ 2. Onverminderd artikel 100 blijven de eigenaars van havenvoertuigen altijd verantwoordelijk voor de schade die ze aanbrengen aan het openbaar domein.

De HKD en de infrastructuurbeheerders kunnen het gebruik van wegen of gedeelten ervan voor de relocatie van en het operationele transport met havenvoertuigen uitsluiten, beperken en bijkomende modaliteiten opleggen.

Het havenbedrijf maakt de lijst van wegen of gedeelten ervan en de voorwaarden die erop van toepassing zijn, bekend.

*Afdeling 2. — Algemene bepalingen over vergunningen**Onderafdeling 1. — Vergunningsplicht*

**Art. 64.** Relocatie van havenvoertuigen, operationeel transport en bijzonder operationeel transport met havenvoertuigen kunnen alleen worden uitgevoerd nadat de HKD daarvoor een vergunning heeft verleend.

*Onderafdeling 2. — Procedure*

**Art. 65.** De organisator van de relocatie of het operationele transport dient een aanvraag van een vergunning in bij de HKD. De HKD bepaalt:

- 1° de modaliteiten voor de gegevens die de aanvrager moet bezorgen;
- 2° de inhoud van de aanvraag;
- 3° de aanvraagprocedure.

**Art. 66.** Nadat de HKD de aanvraag heeft ontvangen, wint hij over de aanvraag het advies in van de infrastructuurbeheerder.

Nadat de HKD de aanvraag heeft ontvangen, kan hij de volgende stappen nemen:

1° bij de aanvragende organisator van de relocatie of het operationele transport alle bijkomende gegevens opvragen die dienstig kunnen zijn om de aanvraag te beoordelen;

2° aan de organisator van het operationele transport onderzoeken opleggen, zoals een testrit of een digitale simulatie.

De HKD bepaalt de modaliteiten voor de testrit of de digitale simulatie.

**Art. 67.** De HKD kan de volgende beslissingen nemen:

- 1° de vergunning verlenen;
- 2° de vergunning verlenen onder na te leven voorwaarden;
- 3° geen vergunning verlenen.

De HDK houdt bij de beoordeling van de vergunningsaanvraag rekening met de draagkracht van de openbare wegen en kunstwerken waarover de havenvoertuigen zich begeven evenals met het garanderen van de verkeersveiligheid.

De verleende vergunning heeft een geldigheidsduur als vermeld in afdeling 4 en 5.

De aanvrager mag de verleende vergunning toepassen op alle relocaties van havenvoertuigen en op operationele transporten met havenvoertuigen die hij in zijn bezit heeft, als al de volgende voorwaarden zijn vervuld:

1° het gaat om relocaties of operationele transporten van dezelfde categorie van havenvoertuigen met dezelfde samenstelling van slepen van havenvoertuigen;

2° de totale lengte, breedte, hoogte en massa's, telkens met inbegrip van de eventuele lading, en de aslasten worden niet overschreden;

3° het begin- en eindpunt van de relocaties en operationele transporten bevinden zich binnen het traject waarvoor de vergunning of de vergunning onder voorwaarden is verleend.

**Art. 68.** Het havenbedrijf houdt de verleende vergunningen bij, in voorkomend geval met voorwaarden ervan en de trajecten waarvoor de relocaties en operationele transporten zijn toegelaten, met inbegrip van de aanpassingen ervan ten gevolge van wegenwerken of andere omstandigheden die het gebruik van die trajecten tijdelijk verhinderen.

Het havenbedrijf maakt die gegevens raadpleegbaar voor de organisatoren van relocaties en operationele transporten die voor de uitvoering van een relocatie of operationeel transport geacht worden van die gegevens te hebben kennisgenomen.

In afwijking van het eerste en tweede lid worden de vergunningen voor de relocatie van en het operationele transport met havenvoertuigen aangevraagd bij en afgeleverd door het Agentschap Wegen en Verkeer als de afmetingen of de massa van die havenvoertuigen, in voorkomend geval met inbegrip van de ondeelbare lading ervan, van die omvang zijn dat de relocaties of de operationele transporten alleen veilig kunnen worden uitgevoerd als het gebruik van de openbare weg voor het overige wegverkeer meer dan een uur volledig afgesloten is.

In het derde lid wordt verstaan onder Agentschap Wegen en Verkeer: het Agentschap Wegen en Verkeer, opgericht bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer.

In voorkomend geval zijn het decreet van 3 mei 2013 en de uitvoeringsbesluiten ervan van toepassing.

*Onderafdeling 3. — Gegevensregistratie en -bewaring*

**Art. 69.** De gegevens die naar aanleiding van een aanvraag van een vergunning en een aanmelding van een uit te voeren relocatie of operationeel transport worden verzameld, worden geregistreerd in een centraal systeem dat de HKD organiseert en beheert.

De gegevens, vermeld in het eerste lid, worden geregistreerd en verwerkt om:

1° de uitwisseling ervan tussen alle personen of instanties die bij een vergunningsaanvraag of aanmelding van een uit te voeren relocatie of operationeel transport betrokken zijn, optimaal en efficiënt te organiseren;

2° de verkeersstromen waarin de havenvoertuigen in kwestie zich mengen, in alle omstandigheden veilig te laten verlopen;

3° de uitvoering van een relocatie of operationeel transport eenvoudig en snel op administratief-procedureel vlak te faciliteren.

De volgende persoonsgegevens van de eigenaar of de gebruiker van het havenvoertuig of de havenvoertuigen in kwestie worden geregistreerd:

- 1° de firmanaam;
- 2° de voor- en achternaam (vertegenwoordiger firma);
- 3° de adresgegevens;

- 4° de contactgegevens;
- 5° de identificatietekens van de havenvoertuigen in kwestie.

De volgende instanties kunnen alle gegevens, vermeld in het derde lid, raadplegen:

- 1° de HKD;
- 2° de infrastructuurbeheerders;
- 3° de handhavers.

De gegevens, vermeld in het derde lid, worden alleen bijgehouden tijdens de geldigheidsperiode van de vergunning die voor de havenvoertuigen in kwestie is afgeleverd, en voor de aanmeldingen van een relocatie en operationeel transport tot het einde van het tijdsblok waarin het operationele transport wordt uitgevoerd.

Het Havenbedrijf treedt op als verwerkingsverantwoordelijke van de gegevens, vermeld in het derde lid. Het havenbedrijf verwerkt persoonsgegevens met toepassing van de regelgeving over de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens.

### Afdeling 3. — Algemene bepalingen over de assistentie

#### Onderafdeling 1. — Assistentiecoördinator en signaalgever

**Art. 70.** De assistentiecoördinator en de signaalgevers zorgen ervoor dat de relocatie of het operationele transport veilig en vlot verloopt. Ze geven de nodige aanwijzingen aan de overige weggebruikers. Als dat nodig is, kunnen ze het overige verkeer stilleggen en het inhalen of voorbijrijden van de relocatie of het operationele transport verhinderen.

De assistentiecoördinator is een signaalgever die de volgende taken heeft:

- 1° hij heeft de leiding over de begeleiding van de relocatie of het operationele transport;
- 2° voor het vertrek neemt hij alle maatregelen die vereist zijn om de relocatie of het operationele transport veilig en vlot te laten verlopen;
- 3° hij zorgt dat de begeleidingsvoorwaarden, vermeld in deze afdeling en in de artikelen 83, 92 en 98 van dit besluit, en de bijkomende voorwaarden en modaliteiten voor de begeleiding die de HKD eventueel oplegt, worden nageleefd;
- 4° hij geeft de vereiste richtlijnen aan de bestuurder van het havenvoertuig en aan de overige signaalgevers;
- 5° hij geeft het vertreksein voor de relocatie of het operationele transport.

De verantwoordelijke organisator van de relocatie of het operationele transport wijst schriftelijk en nominatief de assistentiecoördinator aan. Tijdens de relocatie of het operationele transport kan de assistentiecoördinator die schriftelijke verklaring, die de verantwoordelijke organisator heeft ondertekend, altijd voorleggen.

**Art. 71.** § 1. Alleen de personen die de HKD erkent als assistentiecoördinator, respectievelijk signaalgever, kunnen de bevoegdheden van de assistentiecoördinator en signaalgever uitoefenen.

In afwijking van het eerste lid kunnen de bevoegdheden van de assistentiecoördinator en signaalgever ook uitgeoefend worden door begeleiders die respectievelijk een erkenning type 1 of type 2 hebben conform het besluit van de Vlaamse Regering van 30 oktober 2020 houdende de erkenningsvoorwaarden van begeleidingsondernemingen en van begeleiders van uitzonderlijk vervoer en houdende wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer.

§ 2. Een assistentiecoördinator en een signaalgever voldoen aan een van de volgende twee voorwaarden:

1° erkend zijn als begeleider type 1 voor signaalgever of type 2 voor assistentiecoördinator conform het besluit van de Vlaamse Regering van 30 oktober 2020 houdende diverse bepalingen over de begeleiding van uitzonderlijk vervoer en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer of beschikken over een gelijkaardige erkenning in een ander gewest;

2° voldoen aan de volgende drie voorwaarden:

- a) in het bezit zijn van een attest waaruit blijkt dat de opleidingsmodules, vermeld in paragraaf 4, met gunstig gevolg zijn doorlopen;
- b) ten minste drie jaar houder zijn van een geldig rijbewijs voor het assistentievoertuig, vermeld in artikel 73, dat wordt gebruikt;
- c) bij wijze van hoofdstraf gedurende de afgelopen drie jaar niet langer dan een maand vervallen zijn verklaard van het recht om een motorvoertuig te besturen.

§ 3. De personen die de bevoegdheden van assistentiecoördinator of signaalgever willen uitoefenen, dienen de aanvraag tot erkenning in bij de HKD, samen met de volgende documenten:

- 1° een kopie van het opleidingsattest, vermeld in paragraaf 2, 2°, a), of, in voorkomend geval, een kopie van de erkenning als begeleider type 1 of 2;
- 2° een kopie van het geldige en vereiste rijbewijs;
- 3° een uittreksel uit het strafregister model 1 dat maximaal drie maanden oud is.

Nadat de HKD de documenten in het eerste lid heeft ontvangen, controleert de HKD of de voorwaarden, vermeld in paragraaf 2, zijn nageleefd.

De erkenning als assistentiecoördinator of signaalgever heeft een hernieuwbare geldigheidsduur van vijf jaar.

De HKD levert bij de erkenning een legitimatiekaart af waarvan de HKD de vorm en de inhoud vaststelt.

De aanvraag tot hernieuwing van de erkenning verloopt volgens dezelfde procedure als de procedure, vermeld in het eerste tot het vierde lid.

In de volgende gevallen trekt de HKD de erkenning en de legitimatiekaart onmiddellijk in:

- 1° de assistentiecoördinator of signaalgever voldoet niet meer aan de voorwaarden, vermeld in paragraaf 2;
- 2° de betrokken persoon heeft onjuiste inlichtingen verstrekt over gegevens die noodzakelijk zijn voor de erkenning;
- 3° de assistentiecoördinator of signaalgever maakt misbruik van de erkenning.

§ 4. De opleidingsmodules voor assistenticoördinator en signaalgever worden georganiseerd door een opleidingsinstelling die de Vlaamse overheid erkend heeft.

De opleidingsmodule voor signaalgever bestaat uit de volgende onderdelen:

- 1° kennis van het besluit van 1 december 1975 en het gebruik van de openbare weg;
- 2° kennis van de vereisten en modaliteiten voor de inzet van havenvoertuigen in het verkeer, vermeld in dit besluit;
- 3° kennis van de verschillende types van havenvoertuigen en de karakteristieken ervan;
- 4° kennis van de veiligheidsvereisten voor de belading van voertuigen.

De opleidingsmodule voor assistenticoördinator bestaat uit de opleidingsmodule, vermeld in het tweede lid, aangevuld met de volgende onderdelen:

- 1° kennis van de openbare wegen en kunstwerken, de aanhorigheden ervan in het havengebied en de karakteristieken ervan;
- 2° kennis van de verkeersimpact van snelheid, afmetingen, massa's en aslastverdeling van voertuigen en van de impact op de openbare wegen en kunstwerken;
- 3° kennis van de methodes en technieken om een relocatie of een operationeel transport met havenvoertuigen voor te bereiden en te organiseren.

#### Onderafdeling 2. — Uitrusting, signalisatie en verkeersaanwijzingsmiddelen

**Art. 72.** De assistenticoördinator en de signaalgevers dragen signalisatiekledij die uit een jas en broek of een overall bestaat. Die jas en broek of overall zijn geel met aan de voor- en achterkant retroreflecterende stroken.

Op de signalisatiekledij, vermeld in het eerste lid, is een zwart logo met gele achtergrond aangebracht, waarvan een afbeelding is opgenomen in bijlage 1, die bij dit besluit is gevoegd. Het logo wordt op de volgende wijze op de signalisatiekledij, vermeld in het eerste lid, aangebracht:

- 1° op de rugkant met een minimale horizontale afmeting van 25 centimeter;
- 2° op de voorkant rechts bovenaan met een minimale horizontale afmeting van 8 centimeter.

Als de assistenticoördinator of de signaalgevers aanwijzingen geven aan de overige weggebruikers, het overige verkeer stilleggen of inhalen en voorbijrijden van de relocatie of het operationele transport onmogelijk maken, maken ze gebruik van een schijf op handgreep die het verkeersbord C3 voorstelt. Tussen zonsopgang en zonsopgang en als het zicht beperkt is tot minder dan 200 meter, wordt die schijf vervangen door een toortslamp met oranje kegel.

**Art. 73.** Met uitsluiting van havenvoertuigen is een assistentievoertuig:

- 1° een personenwagen als vermeld in artikel 1, paragraaf 2, punt 44, van het besluit van 15 maart 1968;
- 2° een wagen voor dubbel gebruik als vermeld in artikel 1, paragraaf 2, punt 47, van het voormelde besluit;
- 3° een lichte vrachtwagen als vermeld in artikel 1, paragraaf 3, punt 4, van het voormelde besluit.

Een assistentievoertuig is geel en heeft:

- 1° aan de voor- en achterkant:

a) een vierkant paneel met een zijde van 50 centimeter waarop het logo, vermeld in artikel 72, tweede lid, in zwarte kleur is afgebeeld met gele reflecterende achtergrond;

b) afwisselend witte en rode strepen met een breedte van 7,5 tot 10 centimeter onder een helling van 45 tot 60 graden over een minimale oppervlakte van 0,5 m<sup>2</sup>. Vooraan zijn de witte strepen retroreflecterend, achteraan zijn de rode strepen retroreflecterend;

2° aan elke zijkant: retroreflecterende vlakken met open pijlen in rood en wit, of in rood en geel, met een breedte van ten minste een meter en een hoogte van ten minste dertig centimeter, die wijzen naar de voorkant van het assistentievoertuig;

- 3° ten minste twee geeloranje zwaai- of knipperlichten op het dak die rondom zichtbaar zijn.

Als in een assistentievoertuig moet worden voorzien achter de havenvoertuigen die bij de relocatie of het operationele transport betrokken zijn, heeft het assistentievoertuig een lichtbalk op het dak met oranje directionele waarschuwingspijlen.

Tijdens de relocatie of het operationele transport zijn de dimlichten van een assistentievoertuig en de signalisatie, vermeld in het tweede lid, 3°, en het derde lid, in werking.

Een assistentievoertuig wordt bestuurd door een signaalgever.

Als een assistentievoertuig stationair wordt ingezet ter ondersteuning van de uitoefening van de bevoegdheden, vermeld in artikel 70, mag de bestuurder dat assistentievoertuig verlaten om als signaalgever de vereiste aanwijzingen aan de overige weggebruikers te geven.

#### Onderafdeling 3. — Gegevensregistratie en -bewaring

**Art. 74.** De gegevens die naar aanleiding van een aanvraag tot erkenning als assistenticoördinator of signaalgever worden verzameld, worden geregistreerd in een centraal systeem dat de HKD organiseert en beheert.

De gegevens, vermeld in het eerste lid, worden geregistreerd en verwerkt om:

1° de procedure tot erkenning als assistenticoördinator of signaalgever optimaal en efficiënt te organiseren en op te volgen;

2° te waarborgen dat de assistentie bij de relocatie van en het operationele transport met havenvoertuigen altijd wordt uitgevoerd door personen die daarvoor gekwalificeerd en erkend zijn.

De volgende gegevens van de persoon die de erkenning aanvraagt, worden geregistreerd en verwerkt:

- 1° de voor- en achternaam;
- 2° de adresgegevens;
- 3° de contactgegevens;
- 4° de vermeldingen op het uittreksel uit het strafregister in kwestie;
- 5° de vermeldingen op het vereiste rijbewijs;

6° de vermeldingen op het vereiste opleidingsattest.

De volgende instanties kunnen alle gegevens, vermeld in het derde lid, raadplegen:

1° de HKD;

2° de infrastructuurbeheerders;

3° de handhavers.

De gegevens, vermeld in het derde lid, worden alleen bijgehouden tijdens de geldigheidsperiode van de erkenning als assistentiecoördinator of signaalgever.

Het Havenbedrijf treedt op als verwerkingsverantwoordelijke van de gegevens, vermeld in het derde lid. Het havenbedrijf verwerkt persoonsgegevens met toepassing van de regelgeving over de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens.

#### Afdeling 4. — Relocatie van havenvoertuigen

##### Onderafdeling 1. — Vergunningsplichtige relocatie

**Art. 75.** Relocatie van een havenvoertuig van categorie A1 of B1, in combinatie met een havenvoertuig van categorie A2 of A3, is toegelaten als het voertuig of de sleep aan al de volgende voorwaarden voldoet:

1° het voertuig van categorie A1 of B1 is onbeladen;

2° de totale lengte van het voertuig of de sleep bedraagt niet meer dan 25,25 meter;

3° de breedte van het voertuig of de sleep bedraagt niet meer dan 3,5 meter;

4° de hoogte van het voertuig of de sleep bedraagt niet meer dan 4,5 meter;

5° de totale massa van het voertuig of de sleep bedraagt niet meer dan 60 ton;

6° de afstand tussen de achterste as of asgroep van het voertuig en het daaraan gekoppelde voertuig bedraagt minstens 3 meter;

7° de relocatie wordt niet uitgevoerd door havenvoertuigen met automatische geleiding;

8° de massa's en as-afstanden voldoen aan de waarden, vermeld in de onderstaande tabel:

	Maximaal toegelaten massa als het traject wegen of kunstwerken omvat met beperkte draagkracht die door het havenbedrijf worden opgenomen in een geactualiseerde lijst en raadpleegbaar wordt gesteld	Maximaal toegelaten massa als het traject geen wegen of kunstwerken omvat met beperkte draagkracht die door het havenbedrijf worden opgenomen in een geactualiseerde lijst en raadpleegbaar wordt gesteld
1. massa per enkele as	12 ton	15 ton
2.1 massa per tandem (groep van twee opeenvolgende assen die na elkaar zijn geplaatst)		
asafstand tussen het midden van de assen $\leq 1,5\text{m}$	18 ton	20 ton
asafstand tussen het midden van de assen $> 1,5\text{m}$ en $\leq 1,8\text{m}$	24 ton	30 ton
2.2 massa per tridem (groep van drie opeenvolgende assen die na elkaar geplaatst zijn)		
asafstand tussen het midden van de assen $\leq 1,5\text{m}$	24 ton	27 ton
asafstand tussen het midden van elk van de opeenvolgende assen $> 1,5\text{m}$ en $\leq 1,8\text{m}$	32 ton	40 ton
3. maximaal toegelaten massa van enkelvoudige voertuigen		
met twee assen (asafstand $> 1,8\text{m}$ )	24 ton	30 ton
met drie assen (minstens een asafstand $> 1,8\text{m}$ tussen twee opeenvolgende assen en een minimale asafstand $\geq 1,5\text{m}$ voor de resterende as)	36 ton	45 ton
met vier assen: - ofwel samengesteld uit een combinatie van twee tandems, waarbij de onderlinge asafstand tussen die twee tandems minimaal 1,8 m is - ofwel samengesteld uit een combinatie van vier assen met een minimale asafstand van 1,8 m tussen elke as	48 ton	60 ton

Als niet is voldaan aan de voorwaarden, vermeld in het eerste lid, of als de HKD met toepassing van artikel 18 of 21 een vrijstelling heeft verleend, is relocatie alleen mogelijk nadat de HKD een vergunning heeft verleend.

**Art. 76.** De geldigheidsduur van de vergunning, vermeld in artikel 75, tweede lid, wordt op de volgende wijze bepaald:

1° als het traject kleiner is dan een kilometer, is de vergunning geldig voor een periode van drie jaar;

2° als het traject groter is dan een kilometer, is de vergunning geldig voor een periode van twee jaar;

3° als de massa van het voertuig groter is dan tachtig ton, is de vergunning geldig voor een periode van twee maanden, ongeacht de lengte van het traject.

#### Onderafdeling 2. — Aanvullende voorwaarden voor relocatie van havenvoertuigen

**Art. 77.** Relocaties van havenvoertuigen zijn verboden op de hoofdwegen binnen het havengebied.

**Art. 78.** Onverminderd lokale snelheidsbepalingen of de bepalingen uit de vergunning bedraagt de maximale snelheid 30 kilometer per uur.

**Art. 79.** Een havenvoertuig van categorie A1 heeft een geeloranje zwaai- of knipperlicht op de bestuurderscabine en een geeloranje zwaai- of knipperlicht op de linkerachterkant.

Een havenvoertuig van categorie B1 dat deel uitmaakt van een sleep, heeft een geeloranje zwaai- of knipperlicht op de linkerachterkant.

Het geeloranje zwaai- of knipperlicht op de bestuurderscabine is zichtbaar vanuit een hoek van minimaal 270 graden. Het geeloranje zwaai- of knipperlicht op de linkerachterkant is achterwaarts zichtbaar over een hoek van minimaal 180 graden.

Tijdens de relocatie zijn de zwaai- en knipperlichten, vermeld in het eerste tot en met het derde lid, en de dimlichten permanent in werking.

**Art. 80.** Als een havenvoertuig van categorie A1 meer dan drie meter breed is, worden in het voor- en achteraanzicht van het havenvoertuig telkens twee panelen met diagonaal afwisselende witte en rode retroreflecterende strepen aangebracht die de uiterste breedte van het havenvoertuig aanduiden.

Als een havenvoertuig van categorie B1 meer dan drie meter breed is, worden in het achteraanzicht van het havenvoertuig twee panelen met diagonaal afwisselende witte en rode retroreflecterende strepen aangebracht die de uiterste breedte van het havenvoertuig aanduiden.

De panelen, vermeld in het eerste en het tweede lid, hebben een minimale oppervlakte van 0,15 m<sup>2</sup> en hebben vooraan een wit licht en achteraan een rood licht die tijdens de relocatie permanent in werking zijn.

Op de achterkant van het havenvoertuig hangt een vierkant paneel waarop het logo, vermeld in artikel 72, tweede lid, is afgebeeld in zwarte kleur op een gele reflecterende achtergrond. Dat paneel heeft een minimale oppervlakte van 0,25 m<sup>2</sup>.

**Art. 81.** Als een havenvoertuig van categorie A1 of de sleep waarvan een havenvoertuig van categorie B1 deel uitmaakt, in totaal meer dan 25,25 meter lang is, wordt bijkomend op de achterkant van het havenvoertuig een waarschuwingsbord "LET OP EXTRA LANG" geïnstalleerd in zwarte tekst met een hoogte van 12 cm, conform bijlage 11, aanhangsel XIII van het besluit van 15 maart 1968.

**Art. 82.** Als een havenvoertuig van categorie A1 hef-, hijs- of grijpmechanismen heeft, worden aan de uiterste weerszijden links en rechts van die mechanismen vooraan witte lichten en achteraan rode lichten aangebracht. Die lichten mogen geïnstalleerd worden als een afneembare inrichting. Tijdens de relocatie zijn die lichten permanent in werking.

**Art. 83.** Een havenvoertuig dat breder is dan drie meter, wordt voorafgegaan door een assistentievoertuig als vermeld in artikel 73, als het verkeer uit de tegenovergestelde richting wordt gehinderd.

Minstens één assistentievoertuig en één signaalgever begeleiden de kruising van een openbare weg met meer dan een rijstrook in een van beide rijrichtingen.

De HKD kan bij de relocatie van havenvoertuigen altijd assistentie opleggen en bijkomende voorwaarden en modaliteiten bij de uitvoering ervan bepalen.

#### Afdeling 5. — Operationeel transport met havenvoertuigen van categorie A2, B2, A3, B3, A4 en B4

##### Onderafdeling 1. — Vergunningsplichtige operationele transporten

**Art. 84.** § 1. Operationele transporten met havenvoertuigen op andere wegen dan de hoofdwegen zijn mogelijk als al de volgende voorwaarden zijn vervuld:

1° de totale lengte van het voertuig of de sleep, inclusief de lading, bedraagt niet meer dan 25,25 meter;

2° de breedte van het voertuig of de sleep, inclusief de lading, bedraagt niet meer dan 3,5 meter;

3° de hoogte van het voertuig of de sleep, inclusief de lading, bedraagt niet meer dan 4,5 meter;

4° de totale massa van het voertuig of de sleep, inclusief lading, bedraagt niet meer dan 60 ton;

5° de afstand tussen de achterste as of asgroep van het voertuig en het daaraan gekoppelde voertuig bedraagt minstens 3 meter;

6° de HKD heeft voor het havenvoertuig met toepassing van artikel 23, 25, 28, 30, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 41, 44, 46, 47, 48 of 49 geen vrijstelling verleend;

7° het operationele transport wordt niet uitgevoerd door havenvoertuigen met automatische geleiding;

8° de aslasten overschrijden de waarden uit de tabel, vermeld in artikel 75, eerste lid, 7°, niet.



Operationele transporten met havenvoertuigen op de hoofdwegen zijn mogelijk als al de volgende voorwaarden zijn vervuld:

- 1° het operationele transport wordt verricht met havenvoertuigen van categorie A4 of B4;
- 2° de massa's en afmetingen overschrijden de maxima niet, vermeld in artikel 32bis van het besluit van 15 maart 1968;
- 3° het operationele transport kan zich over het hele traject voortbewegen met de geldende minimumsnelheid;
- 4° het operationele transport wordt niet uitgevoerd door havenvoertuigen met automatische geleiding.

§ 2. Als niet is voldaan aan de voorwaarden, vermeld in paragraaf 1, is operationeel transport op andere wegen dan de hoofdwegen alleen mogelijk nadat de HKD een vergunning heeft verleend.

§ 3. Als het voertuig of de sleep aan al de volgende voorwaarden voldoet, brengt de gebruiker de HKD vóór het transport op de hoogte van het tijdstip waarop het transport plaatsvindt:

- 1° de breedte van het voertuig of de sleep, inclusief de lading, bedraagt meer dan 3,5 meter;
- 2° de hoogte van het voertuig of de sleep, inclusief de lading, bedraagt meer dan 4,5 meter;
- 3° de totale massa van het voertuig of de sleep, inclusief de lading, bedraagt minstens 100 ton.

**Art. 85.** De geldigheidsduur van de vergunning, vermeld in artikel 84, is:

- 1° vijf jaar als de totale massa van het voertuig of de sleep, inclusief de lading, minder dan 80 ton bedraagt;
- 2° drie jaar als de totale massa van het voertuig of de sleep, inclusief de lading, minstens 80 ton en minder dan 100 ton bedraagt;
- 3° twee jaar als de totale massa van het voertuig of de sleep, inclusief de lading, minstens 100 ton en minder dan 120 ton bedraagt;
- 4° twee maanden als de totale massa van het voertuig of de sleep, inclusief de lading, meer dan 120 ton bedraagt.

Als de vergunning betrekking heeft op tunnelgebruik, kan, na advies van de infrastructuurbeheerder, een kortere geldigheidsduur worden opgelegd.

Onderafdeling 2. — Aanvullende voorwaarden voor operationeel transport met havenvoertuigen van categorie A2, B2, A3 en B3

**Art. 86.** De operationele transporten die worden uitgevoerd met havenvoertuigen van categorie A2 en B2 of slepen waarvan ze deel uitmaken, zijn verboden op:

- 1° de Noorderlaan en de Scheldelaan, tenzij de HKD daarvoor een vergunning aflevert;
- 2° de hoofdwegen binnen het havengebied.

**Art. 87.** De operationele transporten die worden uitgevoerd met havenvoertuigen van categorie A3 en B3 of de slepen waarvan ze deel uitmaken die geen havenvoertuigen van categorie A2 of B2 omvatten, zijn verboden op de hoofdwegen binnen het havengebied.

**Art. 88.** Onverminderd lokale snelheidsbeperkingen of de bepalingen uit de vergunning bedraagt de maximale snelheid 40 kilometer per uur.

**Art. 89.** Een havenvoertuig van categorie A2 of A3 heeft een geeloranje zwaai- of knipperlicht op de bestuurderscabine en een geeloranje zwaai- of knipperlicht op de linkerachterkant van het voertuig.

Als een havenvoertuig van categorie A2 of A3 het trekkend voertuig in een sleep is, volstaat, in afwijking van het eerste lid, een geeloranje zwaai- of knipperlicht op de bestuurderscabine.

Een havenvoertuig van categorie B2 of B3 heeft een geeloranje zwaai- of knipperlicht op de linkerachterkant van het voertuig.

Het geeloranje zwaai- of knipperlicht op de bestuurderscabine is zichtbaar vanuit een hoek van minimaal 270 graden. Het geeloranje zwaai- of knipperlicht op de linkerachterkant is achterwaarts zichtbaar over een hoek van minimaal 180 graden.

Tijdens het operationele transport, vermeld in deze onderafdeling, zijn de zwaai- en knipperlichten, vermeld in het eerste tot en met het vierde lid, en de dimlichten permanent in werking.

**Art. 90.** Als een havenvoertuig van categorie A2 of A3 of de lading die ermee vervoerd wordt, meer dan drie meter breed is, worden in het voor- en achteraanzicht van het havenvoertuig telkens twee panelen met diagonaal afwisselende witte en rode retroreflecterende strepen aangebracht die de uiterste breedte van het havenvoertuig of zijn lading aanduiden.

Als een havenvoertuig van categorie A2 of A3 het trekkend voertuig in een sleep is en de getrokken havenvoertuigen of de lading die ermee vervoerd wordt, ten minste dezelfde breedte hebben als het trekkend voertuig, volstaan twee panelen in het vooraanzicht van het trekkend voertuig.

Als een havenvoertuig van categorie B2 of B3 of de lading die ermee vervoerd wordt, meer dan drie meter breed is, worden in het achteraanzicht van het havenvoertuig twee panelen met diagonaal afwisselende witte en rode retroreflecterende strepen aangebracht die de uiterste breedte van het havenvoertuig of zijn lading aanduiden.

De panelen, vermeld in het eerste tot en met het derde lid, hebben een minimale oppervlakte van 0,15 m<sup>2</sup> en hebben vooraan een wit licht en achteraan een rood licht die tijdens het operationeel transport, vermeld in deze onderafdeling, permanent in werking zijn.

Op de achterkant van het havenvoertuig hangt een vierkant paneel waarop het logo, vermeld in artikel 72, tweede lid, is afgebeeld in zwarte kleur op een gele reflecterende achtergrond. Dat paneel heeft een minimale oppervlakte van 0,25 m<sup>2</sup>.

**Art. 91.** Als een havenvoertuig van categorie A2, A3, B2 of B3 of de sleep waarvan het deel uitmaakt, met inbegrip van de lading, in totaal meer dan 25,25 meter lang is, wordt in de volgende gevallen bijkomend een waarschuwingsbord "LET OP EXTRA LANG" geïnstalleerd in zwarte tekst met een hoogte van 12 cm, conform bijlage 11, aanhangsel XIII van het besluit van 15 maart 1968, op de achterkant van het havenvoertuig van de volgende categorieën:

1° categorie A2 of A3 als het havenvoertuig als enkelvoudig voertuig het operationele transport uitvoert;

2° categorie B2 of B3 als bij de uitvoering van het operationele transport het havenvoertuig het laatste voertuig in een sleep is.

**Art. 92.** De HKD kan bij het operationele transport met havenvoertuigen als vermeld in deze onderafdeling, altijd assistentie opleggen en bijkomende voorwaarden en modaliteiten bij de uitvoering ervan bepalen.

Een havenvoertuig als vermeld in deze onderafdeling, dat breder dan drie meter is, wordt voorafgegaan door een assistentievoertuig als vermeld in artikel 73, als het verkeer uit de tegenovergestelde richting wordt gehinderd.

**Art. 93.** De bestuurder van het operationele transport, vermeld in deze onderafdeling, waarvan de totale lengte, met inbegrip van de lading, groter dan 25,25 meter is en uitgevoerd wordt op de Noorderlaan of de Scheldelaan, voldoet aan al de volgende voorwaarden:

1° hij heeft ten minste twee jaar ervaring in het besturen van voertuigcombinaties waarvoor een rijbewijs C+E is vereist;

2° hij heeft geen verval van het recht tot sturen opgelopen gedurende een jaar voorafgaand aan het besturen van de sleep.

#### Onderafdeling 3. — Aanvullende voorwaarden voor operationeel transport met havenvoertuigen van categorie A4 en B4

**Art. 94.** De snelheid van havenvoertuigen van categorie A4 of operationele transporten die uitsluitend met havenvoertuigen van categorie A4 en B4 uitgevoerd worden, bedraagt:

1° op de hoofdwegen binnen het havengebied: de maximale snelheid op de hoofdwegen, vermeld in artikel 11 van het besluit van 1 december 1975;

2° op de overige wegen binnen het havengebied: maximaal 50 kilometer per uur, tenzij verkeersborden of de vergunning die conform artikel 84 en 85 voor het operationele transport is afgeleverd, of een voorwaarde van de HKD een lagere snelheid opleggen;

3° op de kunstwerken binnen het havengebied op andere dan de hoofdwegen: maximaal 40 kilometer per uur.

**Art. 95.** Een havenvoertuig van categorie A4 heeft een geeloranje zwaai- of knipperlicht op de bestuurderscabine en een geeloranje zwaai- of knipperlicht op de linkerachterkant.

Als een havenvoertuig van categorie A4 het trekkend voertuig in een sleep is, volstaat, in afwijking van het eerste lid, een geeloranje zwaai- of knipperlicht op de bestuurderscabine.

Een havenvoertuig van categorie B4 heeft een geeloranje zwaai- of knipperlicht op de linkerachterzijde van het voertuig.

Het geeloranje zwaai- of knipperlicht op de bestuurderscabine is zichtbaar vanuit een hoek van minimaal 270 graden. Het geeloranje zwaai- of knipperlicht op de linkerachterkant is achterwaarts zichtbaar over een hoek van minimaal 180 graden.

Tijdens het operationele transport zijn de zwaai- en knipperlichten, vermeld in het eerste tot en met het derde lid, en de dimlichten permanent in werking.

**Art. 96.** Als een havenvoertuig van categorie A4 of de lading die ermee vervoerd wordt, meer dan drie meter breed is, en dat havenvoertuig als enkelvoudig voertuig het operationele transport uitvoert, worden in het voor- en achteraanzicht van het havenvoertuig telkens twee panelen met diagonaal afwisselende witte en rode retroreflecterende strepen aangebracht die de uiterste breedte van het havenvoertuig of zijn lading aanduiden.

Als een havenvoertuig van categorie A4 het trekkend voertuig in een sleep is en de getrokken havenvoertuigen of de lading die ermee vervoerd wordt, ten minste dezelfde breedte als het trekkend voertuig hebben, volstaan twee panelen in het voorbeeld van het trekkend voertuig.

Als een havenvoertuig van categorie B4 of de lading die ermee vervoerd wordt, meer dan drie meter breed is, worden in het achteraanzicht van het havenvoertuig twee panelen met diagonaal afwisselende witte en rode retroreflecterende strepen aangebracht die de uiterste breedte van het havenvoertuig of zijn lading aanduiden.

De panelen, vermeld in het eerste tot en met het derde lid, hebben een minimale oppervlakte van 0,15 m<sup>2</sup> en hebben vooraan een wit licht en achteraan een rood licht die tijdens het operationele transport permanent in werking zijn.

Op de achterkant van het havenvoertuig hangt een vierkant paneel waarop het logo, vermeld in artikel 72, tweede lid, is afgebeeld in zwarte kleur op een gele reflecterende achtergrond. Dat paneel heeft een minimale oppervlakte van 0,25 m<sup>2</sup>.

**Art. 97.** Als een havenvoertuig van categorie A4 of B4 of de sleep waarvan het deel uitmaakt, met inbegrip van de lading, in totaal meer dan 25,25 meter lang is, wordt in de volgende gevallen bijkomend een waarschuwingsbord "LET OP EXTRA LANG" geïnstalleerd in zwarte tekst met een hoogte van 12 cm, conform bijlage 11, aanhangsel XIII van het besluit van 15 maart 1968, op de achterkant van het havenvoertuig van de volgende categorieën:

1° categorie A4 als het havenvoertuig als enkelvoudig voertuig het operationele transport uitvoert;

2° categorie B4 als bij de uitvoering van het operationele transport het havenvoertuig het laatste voertuig in een sleep is.

**Art. 98.** De HKD kan bij het operationele transport met havenvoertuigen als vermeld in deze onderafdeling, altijd assistentie opleggen en bijkomende voorwaarden en modaliteiten bij de uitvoering ervan bepalen.

**Art. 99.** De bestuurder van het operationele transport waarvan de totale lengte meer dan 18,75 meter bedraagt en dat wordt uitgevoerd op de hoofdwegen binnen het havengebied, of waarvan de totale lengte meer dan 25,25 meter bedraagt en dat wordt uitgevoerd op andere wegen dan de hoofdwegen binnen het havengebied, voldoet aan al de volgende voorwaarden:

1° hij heeft een bekwaamheidsattest voor het besturen van een sleep als vermeld in artikel 4 of 37, eerste lid van het besluit van de Vlaamse Regering van 23 oktober 2020 tot bepaling van de voorwaarden voor de beroepsbekwaamheid van de bestuurder van een langere en zwaardere sleep;

2° hij beschikt over ten minste vijf jaar ervaring in het besturen van voertuigcombinaties waarvoor een rijbewijs C+E is vereist is;

3° hij heeft geen verval van het recht tot sturen opgelopen gedurende een jaar voorafgaand aan het besturen van de sleep.

#### **TITEL 6. — Inbreuken**

**Art. 100.** Inbreuken op de bepalingen, vermeld in dit besluit, worden bestraft overeenkomstig artikel 14*bis*, § 4, van het Decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens.

#### **TITEL 7. — Slotbepalingen**

**Art. 101.** Dit besluit treedt in werking op 1 april 2021.

**Art. 102.** De Vlaamse minister, bevoegd voor de weginfrastructuur en het wegenbeleid, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 11 december 2020.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

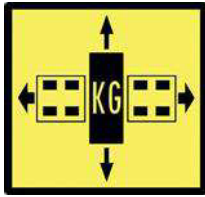
J. JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

L. PEETERS

---

Bijlage 1. Afbeelding logo als vermeld in artikel 72, tweede lid



Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 11 december 2020 tot vaststelling van de verordening voor het verkeer van havenvoertuigen in de haven van Antwerpen.

Brussel, 11 december 2020

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

## TRADUCTION

## AUTORITE FLAMANDE

[C – 2021/30287]

**11 DECEMBRE 2020. — Arrêté du Gouvernement flamand établissant le règlement de circulation des véhicules portuaires dans le port d'Anvers****Fondement juridique**

Le présent arrêté est fondé sur :

- le décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes, l'article 14bis § 1, inséré par le décret du 28 mars 2014 et modifié par le décret du 22 décembre 2017, et l'article 15, § 2, remplacé par le décret du 28 février 2014.

**Formalités**

Les formalités suivantes ont été remplies :

- L'Inspection des Finances a donné son avis le 9 juillet 2020.
- La commune de Beveren a donné son avis le 20 août 2020.
- La commune de Zwijndrecht a donné son avis le 25 août 2020.
- La ville d'Anvers a donné son avis le 4 septembre 2020.
- La Société pour la politique portuaire, foncière et industrielle sur la rive gauche de l'Escaut a donné son avis le 25 août 2020.
- Le Conseil de mobilité de la Flandre (MORA) a donné son avis le 25 août 2020.
- La Commission de contrôle flamande du traitement des données à caractère personnel a donné son avis n° 2020/33 le 8 septembre 2020.
- Le Conseil d'État a donné son avis 68.145/3 le 10 novembre 2020, en application de l'article 84, § 1, alinéa premier, 2° des lois sur le Conseil d'État coordonnées le 12 janvier 1973.

**Cadre juridique**

Le présent arrêté fait suite à la réglementation suivante :

- le décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel ;
- l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;
- l'arrêté royal du 1 décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;
- l'arrêté royal du 31 janvier 2006 portant création du système BELAC d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité ;
- l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels ;
- l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 janvier 2018 relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport par trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre d'un deuxième projet-pilote ;
- l'arrêté royal du 17 mars 2019 relatif au permis de conduire ;
- l'arrêté du Gouvernement flamand du 23 octobre 2020 fixant les conditions d'attribution d'une compétence professionnelle de conducteur de trains de véhicules plus longs et plus lourds ;
- l'arrêté du Gouvernement flamand du 30 octobre 2020 contenant diverses dispositions relatives à l'accompagnement du transport exceptionnel et modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 décembre 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport exceptionnel ;
- l'arrêté ministériel du 22 juin 2018 relatif au réseau de base, aux véhicules, aux itinéraires de raccord et aux autorisations pour VLL dans le cadre du deuxième projet-pilote.

**Initiateur**

Le présent arrêté est proposé par la ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics.

Après délibération,

LE GOUVERNEMENT FLAMAND ARRÊTE :

**TITRE 1<sup>er</sup>. — Définitions**

**Article 1<sup>er</sup>.** Dans le présent arrêté, on entend par :

- 1° remorque ou semi-remorque : un véhicule non automoteur destiné uniquement à être remorqué ou tracté par des véhicules de catégorie A2, A3 ou A4 ;
- 2° prescriptions administratives : les prescriptions énoncées à l'article 5, paragraphe 1, alinéas 3 et 4 ;
- 3° RGPT : le Règlement général pour la protection du travail ;
- 4° terrains d'entreprise : un terrain clôturé ou autrement délimité à l'intérieur de la zone portuaire qui n'est pas librement ouvert à tout trafic ;
- 5° arrêté du 15 mars 1968 : l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;
- 6° arrêté du 1 décembre 1975 : l'arrêté royal du 1 décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;
- 7° transport opérationnel spécial : le transport par des véhicules portuaires de catégorie A4 et B4, avec ou sans cargaison, via les routes principales de la zone portuaire ;
- 8° décret du 2 mars 1999 : le décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes ;
- 9° décret du 3 mai 2013 : le décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel ;
- 10° DIV : la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules du Service public fédéral Mobilité et Transports ;
- 11° régie portuaire : la régie portuaire d'Anvers, SA de droit public ;

12° zone portuaire : la zone portuaire d'Anvers, dont les limites sont fixées par le Gouvernement flamand en exécution de l'article 14bis, § 1 du décret du 2 mars 1999 ;

13° véhicule portuaire catégorie A1 : les véhicules portuaires visés à l'article 3, 1° ;

14° véhicule portuaire catégorie B1 : les véhicules portuaires visés à l'article 3, 2° ;

15° véhicule portuaire catégorie A2 : les véhicules portuaires visés à l'article 3, 3° ;

16° véhicule portuaire catégorie B2 : les véhicules portuaires visés à l'article 3, 4° ;

17° véhicule portuaire catégorie A3 : les véhicules portuaires visés à l'article 3, 5° ;

18° véhicule portuaire catégorie B3 : les véhicules portuaires visés à l'article 3, 6° ;

19° véhicule portuaire catégorie A4 : les véhicules portuaires visés à l'article 3, 7° ;

20° véhicule portuaire catégorie B4 : les véhicules portuaires visés à l'article 3, 8° ;

21° véhicules portuaires : les véhicules portuaires visés à l'article 14bis, § 1, troisième alinéa du décret du 2 mars 1999 ;

22° véhicules portuaires à guidage automatique : véhicules portuaires sans équipage circulant sur la voie publique en cas de relocalisation ou de transport opérationnel, utilisant un système de guidage sous surveillance à distance par un ou plusieurs opérateurs pouvant à tout moment prendre le contrôle de toutes les fonctions de conducteur ;

23° véhicules portuaires de construction spéciale : les véhicules portuaires qui, de par leur construction ou leur transformation permanente, sont destinés à être utilisés comme outils pour le chargement, le déchargement ou le déplacement des cargaisons sur les terrains d'entreprise à l'intérieur de la zone portuaire ;

24° véhicules portuaires lents : les véhicules portuaires qui, de par leur construction ou leur origine, ont une vitesse maximale de 40 kilomètres à l'heure ;

25° SCP : le service du capitaine de la régie portuaire ;

26° routes principales : les routes visées à l'article 40/1, § 1, 1° du décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base, telles que choisies par le Gouvernement flamand conformément à l'article 40/3 du même décret, situées dans la zone portuaire ;

27° gestionnaire d'infrastructure : le gestionnaire effectif de la route ou du tunnel dans l'une des qualités suivantes :

a) la personne agissant au nom ou par délégation du gestionnaire légal ;

b) le gestionnaire légal lui-même ;

28° organisme national d'accréditation : l'organisme belge d'accréditation BELAC ou un organisme d'accréditation équivalent qui a signé l'accord de reconnaissance mutuelle (ARM) sur l'accréditation de la Coopération européenne pour l'accréditation (EA) ;

29° certificat de contrôle : le document délivré à la suite d'un contrôle d'un véhicule portuaire par l'organisme de contrôle visé à l'article 4 ;

30° certificat de contrôle de conformité : le certificat de contrôle délivré si le véhicule portuaire satisfait à toutes les prescriptions administratives et techniques ;

31° certificat de contrôle de non-conformité : le certificat de contrôle délivré si le véhicule portuaire ne satisfait pas aux prescriptions techniques d'importance majeure ;

32° voie publique : les routes ouvertes à la circulation publique de véhicules, situées dans la zone portuaire. Ne font pas partie de la voie publique les parties de route qui se trouvent sur les terrains d'entreprise ;

33° transport opérationnel : le transport par des véhicules portuaires autre que le transport de catégorie A1 ou B1, avec ou sans cargaison, sur la voie publique à l'intérieur de la zone portuaire ;

34° relocalisation : le déplacement d'un véhicule portuaire de construction spéciale entre deux terrains d'entreprise par les voies publiques à l'intérieur de la zone portuaire ;

35° train de véhicules : une combinaison de véhicules portuaires attelés entre eux afin d'être propulsés par la même force ;

36° prescriptions techniques d'importance majeure : les prescriptions techniques relatives au moteur, aux freins, à la construction et à l'embrayage.

37° prescriptions techniques : les prescriptions visées au chapitre 3, titre 3 ;

38° règlement (CE) n° 661/2009 : Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés ;

39° responsable du traitement : le responsable de la manière dont les données à caractère personnel et autres sont traitées ;

40° certificat provisoire de contrôle : le certificat de contrôle délivré si le véhicule portuaire ne satisfait pas à toutes les prescriptions administratives ou aux prescriptions techniques autres que les prescriptions techniques d'importance majeure.

**TITRE 2. — Zone d'application et désignation spatiales**

**Art. 2.** Le présent arrêté est d'application à l'intérieur de la zone portuaire.

**TITRE 3. — Véhicules portuaires****CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — Catégorisation, contrôle et reconnaissance des véhicules portuaires****Section 1<sup>re</sup>. — Catégorisation des véhicules portuaires**

**Art. 3.** Les véhicules portuaires sont classés dans les catégories suivantes :

1<sup>o</sup> catégorie A1 : véhicules portuaires automoteurs de construction spéciale qui, en raison de leur construction et de leur origine, atteignent une vitesse maximale de 30 kilomètres à l'heure sur des routes horizontales. En cas de relocalisation, le véhicule portuaire de cette catégorie ne remorque ou ne tracte pas d'autres véhicules ;

2<sup>o</sup> catégorie B1 : véhicules portuaires de construction spéciale destinés uniquement à être remorqués ou tractés et dont la vitesse est limitée à 30 kilomètres par heure. En cas de relocalisation, le véhicule portuaire de cette catégorie est remorqué ou tracté par un véhicule portuaire des catégories A2 ou A3 et ne forme pas de combinaisons avec d'autres véhicules portuaires de la catégorie B ;

3<sup>o</sup> catégorie A2 : véhicules portuaires automoteurs lents qui sont utilisés pour déplacer des marchandises sur et entre les terrains d'entreprise dans la zone portuaire. Ce déplacement s'effectue par la voie publique, à l'exception de la Noorderlaan, de la Scheldelaan et des routes principales ;

4<sup>o</sup> catégorie B2 : véhicules portuaires lents destinés uniquement à être remorqués ou tractés par d'autres véhicules portuaires lents et qui sont utilisés pour déplacer des marchandises sur et entre les terrains d'entreprise dans la zone portuaire. Ce déplacement s'effectue par la voie publique, à l'exception de la Noorderlaan, de la Scheldelaan et des routes principales ;

5<sup>o</sup> catégorie A3 : véhicules portuaires automoteurs lents qui sont utilisés pour déplacer des marchandises sur et entre les terrains d'entreprise dans la zone portuaire. Ce déplacement s'effectue par la voie publique, à l'exception des routes principales ;

6<sup>o</sup> catégorie B3 : véhicules portuaires lents destinés uniquement à être remorqués ou tractés par d'autres véhicules portuaires lents et qui sont utilisés pour déplacer des marchandises sur et entre les terrains d'entreprise dans la zone portuaire. Ce déplacement s'effectue par la voie publique, à l'exception des routes principales ;

7<sup>o</sup> catégorie A4 : véhicules portuaires automoteurs qui sont utilisés pour déplacer des marchandises sur et entre les terrains d'entreprise dans la zone portuaire. Ce déplacement s'effectue par la voie publique, y compris les routes principales ;

8<sup>o</sup> catégorie B4 : véhicules portuaires destinés uniquement à être remorqués ou tractés et qui sont utilisés pour déplacer des marchandises sur et entre les terrains d'entreprise de la zone portuaire. Ce déplacement s'effectue par la voie publique, y compris les routes principales.

**Section 2. — Contrôle des véhicules portuaires****Sous-section 1<sup>re</sup>. — Organismes de contrôle**

**Art. 4.** § 1. Contrairement au chapitre II de l'arrêté du 15 mars 1968 un organisme de contrôle agréé par le SCP effectue le contrôle des véhicules portuaires.

Pour pouvoir contrôler les catégories A1, B1, A2, B2, A3 et B3, l'organisme de contrôle remplit toutes les conditions d'agrément suivantes :

1<sup>o</sup> être accrédité par un organisme national d'accréditation ou équivalent selon la norme EN ISO IEC 17020 ;

2<sup>o</sup> disposer d'un personnel possédant les compétences professionnelles appropriées visées aux annexes 2, 2, b) et 4 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation ;

3<sup>o</sup> s'engager à ce que seul le personnel visé au point 2<sup>o</sup> effectue le contrôle ;

4<sup>o</sup> avoir un agrément valide pour l'inspection des équipements de levage prévus par le RGPT.

Pour pouvoir contrôler les catégories A4 et B4, l'organisme de contrôle remplit toutes les conditions d'agrément suivantes :

1<sup>o</sup> disposer d'un agrément valable en tant qu'organisme chargé du contrôle des véhicules en circulation conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation ;

2<sup>o</sup> satisfaire aux dispositions du chapitre 3 de l'arrêté royal précité.

§ 2. L'organisme de contrôle visé au paragraphe 1, deuxième alinéa se présente d'abord au SCP, qui vérifie les conditions d'agrément visées au paragraphe 1.

L'agrément a une durée de validité renouvelable de deux ans.

§ 3. L'organisme de contrôle qui ne remplit pas encore la condition mentionnée au paragraphe 1, deuxième alinéa, 1<sup>o</sup> peut obtenir un agrément provisoire s'il apporte la preuve que sa demande d'accréditation, mentionnée au paragraphe 1, 1<sup>o</sup> a été soumise à un organisme national d'accréditation.

L'agrément provisoire est valable pour une période maximale d'un an.

Dès que l'organisme de contrôle remplit la condition mentionnée au paragraphe 1, deuxième alinéa, 1<sup>o</sup> l'agrément provisoire est transformé en agrément tel que mentionné au premier alinéa. Cette reconnaissance a une durée de validité renouvelable de deux ans à compter de la date à laquelle l'agrément provisoire visé au paragraphe 3, premier alinéa a été obtenu.

§ 4. Le SCP retire immédiatement l'agrément ou, le cas échéant, l'agrément provisoire dans les cas suivants :

1<sup>o</sup> si l'organisme ne remplit plus les conditions d'agrément visées au paragraphe 1 ;

2<sup>o</sup> si le SCP constate que l'organisme n'effectue pas le contrôle conformément au présent arrêté.

Seuls les certificats de contrôle délivrés par l'organisme de contrôle concerné avant le retrait de l'agrément sont valables.

## Sous-section 2. — Types de contrôle

**Art. 5. § 1.** Le propriétaire qui souhaite faire reconnaître un véhicule comme véhicule portuaire de catégorie A1, B1, A2, B2, A3 ou B3 fait contrôler ce véhicule au préalable par un organisme de contrôle agréé, tel que visé à l'article 4, paragraphe 1, alinéa deux.

Le propriétaire qui souhaite faire reconnaître un véhicule comme véhicule portuaire de catégorie A4 ou B4, qui n'est utilisé en tant que véhicule portuaire que dans des trains de véhicules d'une longueur maximale de 18,75 mètres, fait contrôler ce véhicule au préalable par un organisme de contrôle agréé, tel que visé à l'article 4, paragraphe 1, alinéa trois.

Le propriétaire indique à l'organisme de contrôle dans quelle catégorie de véhicule portuaire son véhicule est utilisé et présente le certificat international d'assurance ou la carte verte.

Le cas échéant, le propriétaire présente les documents suivants en plus de ceux visés au troisième alinéa :

- 1° le dernier certificat de contrôle délivré ;
- 2° le certificat d'immatriculation comme véhicule portuaire (type PO) auprès de la DIV ;
- 3° le rapport de référence sur les appareils de levage/véhicules tracteurs, visé à l'article 281 du RGPT ;
- 4° le procès-verbal d'agrément ou le procès-verbal de dénomination.

L'organisme de contrôle vérifie si le véhicule satisfait aux prescriptions administratives et techniques de la catégorie de véhicules portuaires en question.

Si le véhicule satisfait à toutes les prescriptions administratives et techniques de la catégorie de véhicules portuaires en question, l'organisme de contrôle délivre un certificat de contrôle de conformité au propriétaire.

Si le véhicule satisfait à toutes les prescriptions techniques de la catégorie des véhicules portuaires en question, mais qu'il n'a pas encore été immatriculé comme véhicule portuaire (demande de type PO) auprès de la DIV ou qu'il ne satisfait pas à une ou plusieurs des prescriptions administratives, l'organisme de contrôle délivre un certificat de contrôle provisoire. Ce certificat remplace l'approbation visée à l'article 3, § 1 du Règlement technique.

L'organisme de contrôle notifie immédiatement la délivrance du certificat de contrôle de conformité ou du certificat de contrôle provisoire au SCP qui, dans ce dernier cas, fournit immédiatement au propriétaire du véhicule un certificat lui permettant de faire immatriculer le véhicule comme véhicule portuaire (demande de type PO) auprès de la DIV.

Les premier au huitième alinéas s'appliquent également si le propriétaire souhaite faire reconnaître dans une autre catégorie de véhicules portuaires un véhicule portuaire qui a été reconnu précédemment.

Contrairement aux deuxième à neuvième alinéas, le propriétaire qui souhaite faire reconnaître un véhicule portuaire de la catégorie A4 ou B4 qui est utilisé en tant que véhicule portuaire dans des trains de véhicules d'une longueur supérieure à 18,75 mètres, dispose d'un rapport délivré par un service technique visé à l'article 16<sup>ter</sup> de l'arrêté du 15 mars 1968 qui démontre que le véhicule est conforme aux prescriptions techniques pour ces catégories de véhicules portuaires établies conformément audit arrêté. Ce rapport est assimilé à un certificat de contrôle de conformité. Le rapport est assimilé à un certificat de contrôle provisoire si le véhicule en question n'a pas encore été immatriculé comme véhicule portuaire (demande de type PO) auprès de la DIV. Dans ce dernier cas, la procédure visée au huitième alinéa est suivie.

§ 2. Chaque véhicule portuaire reconnu est soumis à un contrôle annuel des prescriptions administratives et techniques pour la catégorie de véhicule portuaire en question.

Un organisme de contrôle agréé, tel que visé à l'article 4, effectue le contrôle des prescriptions administratives et techniques pour la catégorie de véhicule portuaire concernée.

Le contrôle annuel est effectué au plus tôt soixante jours civils avant la fin de la période de validité du certificat de contrôle de conformité. Si le contrôle annuel a lieu avant la fin de la période de validité du dernier certificat de contrôle de conformité délivré, la nouvelle période de validité commence à courir à la date suivant la date d'expiration du certificat de contrôle de conformité précédemment délivré.

§ 3. Dans les cas suivants, un véhicule portuaire peut être soumis à un contrôle d'office par un organisme de contrôle afin de vérifier qu'il satisfait aux prescriptions techniques de la catégorie de véhicule portuaire en question, énoncées au chapitre 4 du présent arrêté :

- 1° si un véhicule portuaire est manifestement dans un état qui compromet son fonctionnement en toute sécurité ;
- 2° si un véhicule portuaire peut causer des dommages aux infrastructures routières et aux ouvrages d'art ou à l'environnement.

Nonobstant l'article 5 du décret du 3 mai 2019 portant la capitainerie de port, les agents chargés du maintien visés à l'article 13, ainsi que les personnes recrutées ou nommées à une fonction visée aux articles 10, 12 et 13 du même décret, sont autorisés à soumettre un véhicule portuaire à un contrôle d'office tel que visé au premier alinéa.

Le cas échéant, les agents chargés du maintien et les personnes visées au deuxième alinéa informent immédiatement le SCP de leur décision de soumettre le véhicule portuaire en question à un contrôle d'office.

## Sous-section 3. — Certificats de contrôle

**Art. 6. § 1.** L'organisme de contrôle agréé visé à l'article 4 délivre le certificat de contrôle de conformité si les contrôles visés à l'article 5, §§ 1 et 2 montrent qu'il est satisfait à toutes les prescriptions administratives et techniques de la catégorie de véhicule portuaire en question.

Nonobstant l'article 5, § 2, dernier alinéa le certificat de contrôle de conformité est valable pendant un an à compter de la date de sa signature.

§ 2. Dans les cas suivants, l'organisme de contrôle agréé visé à l'article 4 délivre un certificat de contrôle provisoire :

1° le contrôle visé à l'article 5, § 1 montre que, pour la catégorie de véhicule portuaire en question, il n'est pas satisfait à toutes les prescriptions administratives. Le certificat de contrôle provisoire est valable pendant trente jours civils ;

2° le contrôle visé à l'article 5, § 2 montre que, pour la catégorie de véhicule portuaire en question, il n'est pas satisfait à toutes les prescriptions administratives. Le certificat de contrôle provisoire est valable pendant nonante jours civils ;



3° le contrôle visé à l'article 5, § 2 montre qu'il n'est pas satisfait aux prescriptions techniques autres que celles d'importance majeure. Le certificat de contrôle provisoire est valable pendant quinze jours civils.

Contrairement à l'alinéa précédent, le certificat de contrôle provisoire est valable pendant 15 jours civils si le certificat international d'assurance ou la carte verte visés à l'article 5, § 1, troisième alinéa ne sont pas présentés à l'organisme de contrôle au moment du contrôle du véhicule.

Le certificat de contrôle provisoire est valable à partir de la date de sa signature.

Dans les cas suivants, l'organisme de contrôle convertit le certificat de contrôle provisoire en un certificat de contrôle de conformité valable pour une période d'un an à compter de la date de signature du certificat de contrôle provisoire :

1° avant la fin de la période de validité du certificat de contrôle provisoire, le propriétaire du véhicule concerné démontre à l'organisme de contrôle ayant délivré le certificat de contrôle provisoire qu'il est satisfait à toutes les prescriptions administratives et techniques ;

2° le propriétaire du véhicule en question présente le cas échéant à la DIV le certificat d'immatriculation en tant que véhicule portuaire (demande de type PO).

§ 3. L'organisme de contrôle agréé visé à l'article 4 délivre un certificat de non-conformité si le contrôle visé à l'article 5 montre que le véhicule ne satisfait pas à une prescription technique d'importance majeure.

§ 4. Les organismes de contrôle informent immédiatement le SCP de la délivrance des certificats de contrôle visés aux paragraphes 1 à 3.

§ 5. Les certificats de contrôle technique délivrés avant l'entrée en vigueur du présent arrêté dans le cadre du règlement complémentaire Anvers ou du règlement complémentaire Beveren, demeurent valables jusqu'à un an après leur délivrance pour la zone sur laquelle ils portent. Les véhicules en possession du certificat précité à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté ne sont admis que sur les voies publiques et dans les conditions prévues par les règlements complémentaires précités sur la base desquels le certificat de contrôle a été délivré. Ces certificats ne peuvent donner lieu à la reconnaissance comme véhicule portuaire conformément à l'article 10.

Dans l'alinéa premier on entend par règlement complémentaire Anvers : le règlement communal complémentaire de la ville d'Anvers concernant la circulation dans le port de la ville d'Anvers du 23 avril 2007.

Dans l'alinéa premier on entend par règlement complémentaire Beveren : le règlement communal complémentaire de la commune de Beveren sur la circulation dans la « Zone portuaire » du Waaslandhaven du 28 janvier 1997, tel que modifié le 28 septembre 2004.

#### Sous-section 4. — Lieu du contrôle

**Art. 7.** Le contrôle de la catégorie A1, B1, A2, B2, A3 ou B3 est effectué dans un lieu de la zone portuaire qui répond aux exigences du contrôle de la catégorie de véhicule portuaire en question.

Le contrôle de la catégorie A4 ou B4 est effectué dans un lieu où tous les moyens sont disponibles pour tester dans des conditions contrôlées, à l'aide d'un banc d'essai de freinage, l'efficacité du freinage des véhicules portuaires.

Nonobstant les compétences des gestionnaires de la voirie publique en dehors de la zone portuaire, le contrôle d'un véhicule portuaire dans un lieu situé en dehors de la zone portuaire ne peut avoir lieu qu'avec l'accord préalable du SCP. Le SCP détermine la procédure, les modalités et les conditions de délivrance de cet accord.

#### Sous-section 5. — Contenu du contrôle

**Art. 8.** § 1. Le contrôle des véhicules portuaires s'effectue au moyen de certificats de contrôle, dont la forme et le contenu sont déterminés par le SCP pour chaque catégorie de véhicule portuaire.

Dans les certificats de contrôle le SCP peut prévoir à l'attention des organismes de contrôle des directives supplémentaires relatives aux éléments suivants :

- 1° les modalités pratiques à suivre pour effectuer les contrôles ;
- 2° l'utilisation des certificats de contrôle prescrits ;
- 3° les procédures administratives à suivre lors des contrôles ;
- 4° les prescriptions techniques d'importance majeure.

§ 2. Si le contrôle des prescriptions administratives est prévu dans les certificats de contrôle, les organismes de contrôle effectuent le contrôle sur la base des documents originaux et des marquages apposés sur le véhicule.

§ 3. Si le contrôle des prescriptions techniques en matière de freinage est prévu dans les certificats de contrôle, le contrôle des véhicules portuaires suivants doit être effectué de la manière suivante en utilisant la simulation de charge ou en état de charge au sens de l'article 23 de l'arrêté du 15 mars 1968 :

- 1° pour les véhicules portuaires de la catégorie A4 ou B4 : avec un banc d'essai de freinage selon la méthode RD, visée à l'article 23, § 2, B, 2 de l'arrêté précité ;
- 2° pour toutes les catégories de véhicules portuaires autres que celles mentionnées au point 1° : avec un indicateur de décélération de freinage.

#### Sous-section 6. — Frais du contrôle

##### Section 3. — Reconnaissance comme véhicule portuaire

##### Sous-section 1<sup>re</sup>. — Procédure de reconnaissance et types de reconnaissance

**Art. 9.** § 1. Un véhicule ne peut être déployé comme véhicule portuaire dans la zone portuaire d'Anvers qu'après que le SCP ait reconnu le véhicule comme véhicule portuaire dans l'une des catégories mentionnées à l'article 3.

Le SCP délivre une reconnaissance régulière en tant que véhicule portuaire si les conditions suivantes sont remplies :

1° un certificat de contrôle de conformité a été délivré pour le véhicule en question à la suite d'un contrôle conformément à l'article 5, § 1 ;

2° si le véhicule en question est déployé sur la voie publique, la preuve est apportée que le véhicule est immatriculé comme véhicule portuaire (demande de type PO) auprès de la DIV.

§ 2. La reconnaissance régulière en tant que véhicule portuaire a une durée de validité d'un an.

Si le certificat de contrôle de conformité a été délivré en application de l'article 5, § 1 la période de validité de la reconnaissance commence à courir à la date de délivrance du certificat de contrôle de conformité.

Si le certificat de contrôle de conformité a été délivré en application de l'article 5, § 2 la période de validité de l'agrément commence à courir conformément à l'article 5, § 2, troisième alinéa.

§ 3. La reconnaissance provisoire comme véhicule portuaire a une durée de validité égale à la durée de validité du certificat de contrôle provisoire visé à l'article 6, § 2.

La période de validité de la reconnaissance provisoire commence à courir à la date de signature du certificat de contrôle provisoire.

Le SCP convertit la reconnaissance provisoire en reconnaissance régulière si les conditions énoncées à l'article 6, § 2, quatrième alinéa sont remplies. Dans ce cas, la période de validité de la reconnaissance régulière commence à courir à la date de signature du certificat de contrôle provisoire.

§ 4. Contrairement au § 3, le SCP ne délivre pas de reconnaissance provisoire comme véhicule portuaire si le certificat de contrôle provisoire a été délivré en application de l'article 6, § 2, deuxième alinéa.

Le SCP délivre une reconnaissance régulière comme véhicule portuaire si les conditions énoncées au § 1, deuxième alinéa sont remplies. La période de validité de la reconnaissance régulière commence à courir à la date de signature du certificat de contrôle provisoire.

#### Sous-section 2. — Suspension de la reconnaissance

**Art. 10.** Dans les cas suivants, le SCP suspend immédiatement la reconnaissance d'un véhicule portuaire :

1° le véhicule portuaire est mis hors service pour une durée indéterminée. Le propriétaire signale immédiatement la mise hors service au SCP ;

2° un certificat de non-conformité est délivré à la suite d'un contrôle effectué par un organisme de contrôle ;

3° un certificat de contrôle provisoire est délivré par un organisme de contrôle en application de l'article 6, § 2, deuxième alinéa, à la suite d'un contrôle visé à l'article 5, § 2.

#### Sous-section 3. — Cessation de la reconnaissance

**Art. 11.** Dans les cas suivants, la reconnaissance en tant que véhicule portuaire prend fin immédiatement :

1° le véhicule ne satisfait plus aux exigences pour cette catégorie de véhicule portuaire, énoncées au présent arrêté ;

2° la période de validité du certificat de contrôle de conformité ou du certificat de contrôle provisoire a expiré ;

3° le véhicule portuaire a été définitivement mis hors service, détruit ou transformé de sorte qu'il ne peut plus être classé dans l'une des catégories visées à l'article 3. Le propriétaire le signale immédiatement au SCP.

Si la reconnaissance du véhicule portuaire est suspendue en application de l'article 10, 2°, la reconnaissance prend fin quatre mois après le début de la suspension si, dans ces quatre mois, aucun certificat de contrôle de conformité ou aucun certificat de contrôle provisoire n'est délivré pour le véhicule portuaire en question.

#### Section 4. — Traitement et enregistrement des données

**Art. 12.** § 1. L'organisme de contrôle fournit au SCP les données relatives au contrôle visé dans la section 2. Le SCP fixe la procédure et les modalités à cet effet.

§ 2. Les données suivantes sont enregistrées dans un système central organisé et géré par le SCP :

1° les informations recueillies par les organismes de contrôle à la suite des contrôles qu'ils ont effectués conformément à la section 2 ;

2° les données recueillies par le SCP à la suite des reconnaissances des véhicules portuaires, visées à la section 3.

Les données visées au premier alinéa sont enregistrées et traitées aux fins suivantes :

1° organiser de manière optimale et efficace l'échange d'informations sur la reconnaissance, les demandes d'autorisation et le maintien, entre les propriétaires des véhicules portuaires, les organismes de contrôle, le SCP, les agents chargés du maintien et les gestionnaires d'infrastructure visés dans le présent arrêté ;

2° assurer la cohérence et l'interaction entre les processus visés dans le présent arrêté, pour lesquels des données sont collectées par les différentes instances concernées, afin que chaque instance concernée puisse assumer de manière effective et efficace ses responsabilités ou ses compétences telles que définies dans le présent arrêté ;

3° permettre à la régie portuaire d'obtenir une image précise de la composition, des caractéristiques et des mouvements de transport des véhicules portuaires et de développer une politique d'accompagnement ciblée afin de diriger de manière optimale le transport de marchandises au sein de la zone portuaire.

Les données personnelles suivantes sont enregistrées :

1° les données suivantes pour l'identification du propriétaire et du véhicule portuaire :

a) les prénom et nom du propriétaire ;

b) l'adresse ;

c) le numéro de T.V.A. ou d'entreprise ;

d) les données de contact ;

e) les documents de transport ;

f) la plaque d'immatriculation ;

g) le numéro de châssis ;

2° les données suivantes pour l'identification de la personne effectuant le contrôle :

a) les prénom et nom de la personne effectuant le contrôle ;

b) le nom de la personne responsable de l'organisme de contrôle concerné si cette personne n'a pas effectué elle-même le contrôle en question.

Le SCP et les personnes et organismes suivants peuvent consulter les données énumérées au troisième alinéa :

1° les organismes de contrôle, uniquement pour ce qui est données des contrôles qu'ils ont eux-mêmes effectués ;

2° les propriétaires des véhicules portuaires, uniquement pour ce qui est des données de leurs propres véhicules portuaires ;

3° les agents chargés du maintien ;

4° les gestionnaires d'infrastructure.

Les données énumérées au paragraphe 2, troisième alinéa, points 1° et 2° ne sont conservées que pour la période au titre de laquelle le SCP a reconnu le véhicule portuaire en question sur la base d'un certificat de contrôle valable.

La Régie portuaire agit en tant que responsable du traitement des données visées au paragraphe 2, troisième alinéa, points 1° et 2°. La régie portuaire traite les données personnelles en application de la réglementation en matière de protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

#### CHAPITRE 2. — *Marque d'identification*

**Art. 13.** Tout véhicule reconnu comme véhicule portuaire porte, à un endroit bien visible, une marque d'identification permettant d'identifier le véhicule en question comme véhicule portuaire d'une catégorie particulière.

Le SCP fixe les modalités de délivrance ainsi que les mentions figurant sur la marque d'identification.

La marque d'identification est apposée :

1° sur les véhicules portuaires de catégorie A : sur le côté gauche du véhicule, à la hauteur du siège du conducteur ;

2° sur les véhicules portuaires de catégorie B : à l'arrière du véhicule.

Les mentions sur la marque d'identification sont toujours clairement lisibles.

À partir du moment où la reconnaissance comme véhicule portuaire est suspendue ou prend fin dans les cas visés aux articles 10 et 11, la marque d'identification ne figure plus sur le véhicule portuaire.

#### CHAPITRE 3. — *Documents de transport*

**Art. 14.** Nonobstant l'application d'autres réglementations sur les documents de transport, une copie du certificat de contrôle visé à l'article 6 est conservée à bord du véhicule portuaire circulant sur la voie publique.

Le cas échéant, le véhicule portuaire circulant sur la voie publique a les documents suivants à bord :

1° une copie de l'autorisation visée à l'article 64 ;

2° une copie du rapport d'essai visé à l'article 52, 2°.

#### CHAPITRE 4. — *Prescriptions techniques pour les véhicules portuaires*

##### *Section 1<sup>re</sup>. — Dispositions générales*

**Art. 15.** Les dispositions du titre IV de l'arrêté du 1 décembre 1975 ne sont pas applicables aux véhicules portuaires.

**Art. 16.** Les émissions effectives de polluants atmosphériques des véhicules portuaires sont mesurées lors des contrôles mentionnés au chapitre 1, section 2, sous-section 2, au moyen d'une mesure d'opacité telle que mentionnée à l'article 39, § 2, 1 à 3 de l'arrêté du 15 mars 1968.

Les résultats des mesures, visées au premier alinéa, de tous les véhicules portuaires sont consignées dans l'inventaire des véhicules portuaires. Les dispositions du chapitre 1, section 4 s'appliquent sur l'enregistrement et le traitement de ces données.

Contrairement à l'article 39, § 2, 4 et § 3 de l'arrêté du 15 mars 1968, le Gouvernement flamand établit, sur la base des résultats des mesures effectuées pendant la période de douze mois suivant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, un cadre normatif pour les véhicules portuaires en ce qui concerne leurs émissions de polluants atmosphériques. Ce cadre entre en vigueur au plus tard trente mois suivant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté.

Nonobstant le troisième alinéa, l'article 39, §§ 2 et 3 de l'arrêté précité s'applique aux véhicules faisant l'objet après le 31 décembre 2027 d'un contrôle préalable à la reconnaissance comme véhicule portuaire.

##### *Section 2. — Véhicules portuaires de catégorie A1*

**Art. 17.** Les articles 31, 32 et 32bis de l'arrêté du 15 mars 1968 ne sont pas applicables aux véhicules portuaires de la catégorie A1.

Sauf en cas de relocalisation, l'article 28 de l'arrêté précité ne s'applique pas aux véhicules portuaires de la catégorie A1.

Pendant la relocalisation d'un véhicule portuaire de catégorie A1, les feux et les réflecteurs requis ainsi que leurs câbles électriques peuvent être montés sur un dispositif amovible mais fermement fixé au véhicule portuaire.

**Art. 18.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie A1 des dispositions visées à l'article 34, § 1, 1° de l'arrêté du 15 mars 1968 si ces dispositions préjudicient la fonctionnalité du véhicule portuaire ou sont incompatibles avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

**Art. 19.** L'article 70 de l'arrêté du 15 mars 1968 ne s'applique aux véhicules portuaires de la catégorie A1 qu'en cas de relocalisation.

##### *Section 3. — Véhicules portuaires de catégorie B1*

**Art. 20.** Les articles 31, 32 et 32bis de l'arrêté du 15 mars 1968 ne sont pas applicables aux véhicules portuaires de la catégorie B1.

Sauf en cas de relocalisation, l'article 28 de l'arrêté précité ne s'applique pas aux véhicules portuaires de la catégorie B1.

Pendant la relocalisation d'un véhicule portuaire de catégorie B1, les feux et les réflecteurs requis ainsi que leurs câbles électriques peuvent être montés sur un dispositif amovible mais fermement fixé au véhicule portuaire.

**Art. 21.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie B1 des dispositions visées à l'article 34, § 1, 1° de l'arrêté du 15 mars 1968 si ces dispositions préjudicient la fonctionnalité du véhicule portuaire ou sont incompatibles avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

*Section 4. — Véhicules portuaires de catégorie A2*

**Art. 22.** Les articles 31, 32, 32bis, 49bis, 51, 52, 53 et 56 de l'arrêté du 15 mars 1968 ne sont pas applicables aux véhicules portuaires de la catégorie A2.

**Art. 23.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie A2 des dispositions visées aux articles 27 et 27bis de l'arrêté du 15 mars 1968 si ces dispositions préjudicient la fonctionnalité du véhicule ou sont incompatibles avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

**Art. 24.** Contrairement à l'article 28 de l'arrêté du 15 mars 1968, pendant la relocalisation d'un véhicule portuaire de catégorie A2, les feux et les réflecteurs requis ainsi que leurs câbles électriques peuvent être montés sur un dispositif amovible mais fermement fixé au véhicule portuaire.

**Art. 25.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie A2 des dispositions visées à l'article 35 de l'arrêté du 15 mars 1968 si l'installation de systèmes anti-projections préjudicie la fonctionnalité du véhicule ou est incompatible avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

**Art. 26.** Contrairement à l'article 43, § 1 de l'arrêté du 15 mars 1968, le compteur de distance peut être remplacé par un compteur indiquant le nombre d'heures d'utilisation du véhicule portuaire de catégorie A2.

**Art. 27.** L'article 45, §§ 3 à 9 de l'arrêté du 15 mars 1968 n'est pas applicable aux véhicules portuaires de la catégorie A2.

L'article 46, § 2 de l'arrêté précité ne s'applique pas aux véhicules portuaires de la catégorie A2 dont la vitesse maximale est de 30 kilomètres à l'heure.

**Art. 28.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie A2 des dispositions visées à l'article 55 de l'arrêté du 15 mars 1968 si ces dispositions préjudicient la fonctionnalité du véhicule ou sont incompatibles avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

*Section 5. — Véhicules portuaires de catégorie B2*

**Art. 29.** Les articles 31, 32, 32bis, 49bis, 51, 52 et 53 de l'arrêté du 15 mars 1968 ne sont pas applicables aux véhicules portuaires de la catégorie B2.

**Art. 30.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie B2 des dispositions visées à l'article 27 de l'arrêté du 15 mars 1968 si ces dispositions préjudicient la fonctionnalité du véhicule ou sont incompatibles avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

**Art. 31.** Contrairement à l'article 28 de l'arrêté du 15 mars 1968, pendant la relocalisation d'un véhicule portuaire de catégorie B2, les feux et les réflecteurs requis ainsi que leurs câbles électriques peuvent être montés sur un dispositif amovible mais fermement fixé au véhicule portuaire.

**Art. 32.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie B2 des dispositions visées à l'article 34, § 1, 1° de l'arrêté du 15 mars 1968 si ces dispositions préjudicient la fonctionnalité du véhicule portuaire ou sont incompatibles avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

**Art. 33.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie B2 des dispositions visées à l'article 35 de l'arrêté du 15 mars 1968 si l'installation de systèmes anti-projections préjudicie la fonctionnalité du véhicule ou est incompatible avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

**Art. 34.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie B2 des dispositions visées aux articles 47, 48, 49 et 50 de l'arrêté du 15 mars 1968 si ces dispositions préjudicient la fonctionnalité du véhicule ou sont incompatibles avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

Le transport opérationnel avec des véhicules portuaires de la catégorie B2 est soumis à autorisation et le véhicule portuaire de remorquage ou de traction a une capacité de freinage suffisante.

**Art. 35.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie B2 des dispositions visées à l'article 55 de l'arrêté du 15 mars 1968 si ces dispositions préjudicient la fonctionnalité du véhicule ou sont incompatibles avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

*Section 6. — Véhicules portuaires de catégorie A3*

**Art. 36.** Les articles 31, 32, 32bis, 49bis, 51, 52, 53 et 56 de l'arrêté du 15 mars 1968 ne sont pas applicables aux véhicules portuaires de la catégorie A3.

**Art. 37.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie A3 des dispositions visées aux articles 27 et 27bis de l'arrêté du 15 mars 1968 si ces dispositions préjudicient la fonctionnalité du véhicule ou sont incompatibles avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

Contrairement à l'article 28 de l'arrêté précité, pendant la relocalisation d'un véhicule portuaire de catégorie A3, les feux et les réflecteurs requis ainsi que leurs câbles électriques peuvent être montés sur un dispositif amovible mais fermement fixé au véhicule portuaire.

**Art. 38.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie A3 des dispositions visées à l'article 35 de l'arrêté du 15 mars 1968 si l'installation de systèmes anti-projections préjudicie la fonctionnalité du véhicule ou est incompatible avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

**Art. 39.** Contrairement à l'article 43, § 1 de l'arrêté du 15 mars 1968, le compteur de distance peut être remplacé par un compteur indiquant le nombre d'heures d'utilisation du véhicule portuaire de catégorie A3.

**Art. 40.** L'article 46, § 2 de l'arrêté du 15 mars 1968 ne s'applique pas aux véhicules portuaires de la catégorie A3 dont la vitesse maximale est de 30 kilomètres à l'heure.

**Art. 41.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie A3 des dispositions visées à l'article 55 de l'arrêté du 15 mars 1968 si ces dispositions préjudicient la fonctionnalité du véhicule ou sont incompatibles avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

**Art. 42.** Les véhicules portuaires de catégorie A3 qui font partie d'un train de véhicules portuaires de catégorie B3 ou B4 d'une longueur totale supérieure à 18,75 mètres et qui sont déployés sur la Noorderlaan ou la Scheldelaan, répondent aux exigences techniques supplémentaires suivantes :

1° un dispositif d'attelage supplémentaire conforme au règlement n° 55 de la CEE-ONU, tel que visé à l'annexe V du règlement (CE) n° 661/2009, est installé sur le véhicule intermédiaire ;

2° le véhicule tracteur a la direction du côté gauche de la cabine ;

3° tous les véhicules portuaires du train de véhicules peuvent effectuer des rotations l'un par rapport à l'autre tant sur le plan horizontal que vertical ;

4° les véhicules portuaires disposent de suspensions mécaniques, hydrauliques ou pneumatiques adéquates.

#### Section 7. — Véhicules portuaires de catégorie B3

**Art. 43.** Les articles 31, 32, 32bis, 49bis, 51, 52 et 53 de l'arrêté du 15 mars 1968 ne sont pas applicables aux véhicules portuaires de la catégorie B3.

**Art. 44.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie B3 des dispositions visées à l'article 27 de l'arrêté du 15 mars 1968 si ces dispositions préjudicient la fonctionnalité du véhicule ou sont incompatibles avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

**Art. 45.** Contrairement à l'article 28 de l'arrêté du 15 mars 1968, pendant la relocalisation d'un véhicule portuaire de catégorie B3, les feux et les réflecteurs requis ainsi que leurs câbles électriques peuvent être montés sur un dispositif amovible mais fermement fixé au véhicule portuaire.

**Art. 46.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie B3 des dispositions visées à l'article 34, § 1, 1° de l'arrêté du 15 mars 1968 si ces dispositions préjudicient la fonctionnalité du véhicule portuaire ou sont incompatibles avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

**Art. 47.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie B3 des dispositions visées à l'article 35 de l'arrêté du 15 mars 1968 si l'installation de systèmes anti-projections préjudicie la fonctionnalité du véhicule ou est incompatible avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

**Art. 48.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie B3 des dispositions visées aux articles 47, 48, 49 et 50 de l'arrêté du 15 mars 1968 si ces dispositions préjudicient la fonctionnalité du véhicule ou sont incompatibles avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

Le transport opérationnel avec des véhicules portuaires de la catégorie B3 est à tout temps soumis à autorisation et le véhicule portuaire de remorquage ou de traction a une capacité de freinage suffisante.

**Art. 49.** Le SCP peut exempter les véhicules portuaires de la catégorie B3 des dispositions visées à l'article 55 de l'arrêté du 15 mars 1968 si ces dispositions préjudicient la fonctionnalité du véhicule ou sont incompatibles avec sa construction et dans la mesure où le non-respect de ces dispositions ne constitue pas un danger pour la sécurité routière. Le SCP n'accorde cette exemption qu'après une attestation adéquate de l'organisme de contrôle concerné.

**Art. 50.** Les véhicules portuaires de catégorie B3 qui font partie d'un train de véhicules portuaires de catégorie A3, A4 ou B4 d'une longueur totale supérieure à 18,75 mètres et qui sont déployés sur la Noorderlaan ou la Scheldelaan, répondent aux exigences techniques supplémentaires énoncées à l'article 42, 1°, 3° et 4.

#### Section 8. — Véhicules portuaires de catégorie A4

**Art. 51.** L'article 32bis de l'arrêté du 15 mars 1968 n'est pas applicable aux véhicules portuaires de la catégorie A4.

**Art. 52.** Les véhicules portuaires de catégorie A4 qui font partie d'un train de véhicules portuaires de catégorie B4 d'une longueur totale supérieure à 18,75 mètres et qui sont déployés sur les routes principales, répondent aux exigences techniques supplémentaires suivantes :

1° les masses remplissent les conditions suivantes :

a) la masse totale n'excède pas cinq fois et demie la masse sur les essieux moteurs ;

b) la masse par tridem, quelle que soit la suspension, est limitée à la valeur déclarée pour la suspension mécanique conformément à l'article 32bis, 1.6.4, de l'arrêté du 15 mars 1968 ;

c) les formules énoncées à l'article 32bis, 1.4.1.1 de l'arrêté précité sont appliquées à partir de chaque essieu individuel ou premier essieu d'un groupe d'essieux à chaque essieu individuel postérieur ou point central d'un groupe d'essieux ;

d) la somme des masses sous les essieux de la remorque à essieu central propulsée par une autre remorque à essieu central ne dépasse pas la somme des masses sous les essieux de la remorque à essieu central de traction ;

2° un dispositif d'attelage supplémentaire conforme au règlement n° 55 de la CEE-ONU, tel que visé à l'annexe V du règlement (CE) n° 661/2009, est installé sur le véhicule intermédiaire. Le respect de l'obligation précitée est démontré par un rapport d'essai délivré par un service technique agréé ou un fabricant agréé ;

3° le véhicule tracteur a la direction du côté gauche de la cabine ;

4° tous les véhicules portuaires du train de véhicules peuvent effectuer des rotations l'un par rapport à l'autre tant sur le plan horizontal que vertical ;

5° les véhicules portuaires disposent de suspensions pneumatiques adéquates ;

6° chaque essieu de la combinaison de véhicules portuaires est équipé d'une jauge de charge d'essieu qui atteint une précision de lecture de 100 kilogrammes. La jauge de charge d'essieu peut être lue dans la cabine du conducteur ou à l'extérieur des véhicules portuaires ;

7° la puissance du moteur en kilowatts du véhicule portuaire est au moins égale à cinq fois la masse du train de véhicules portuaires.

#### Section 9. — Véhicules portuaires de la catégorie B4

**Art. 53.** L'article 32bis de l'arrêté du 15 mars 1968 ne s'applique pas aux véhicules portuaires de la catégorie B4.

**Art. 54.** Les véhicules portuaires de catégorie B4 qui font partie d'un train de véhicules portuaires de catégorie A4 d'une longueur totale supérieure à 18,75 mètres et qui sont déployés sur les routes principales, répondent aux exigences techniques supplémentaires énoncées à l'article 52, 1°, 2°, 4°, 5° et 6°.

#### TITRE 4. — Exigences et modalités de déploiement des véhicules portuaires dans la circulation

##### CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — Généralités

**Art. 55.** Les trains constitués de véhicules portuaires reconnus et d'autres véhicules non reconnus comme véhicules portuaires sont exclus du champ d'application du présent arrêté.

**Art. 56.** Les trains de véhicules portuaires sont à tout temps soumis aux conditions suivantes, fixées dans le présent arrêté pour le véhicule portuaire de la catégorie la plus basse faisant partie du train en question :

1° les conditions de délimitation de l'usage de la voie publique ;

2° les conditions dans lesquelles le véhicule portuaire peut être déployé sur la voie publique.

Pour l'application du premier alinéa, les véhicules portuaires visés à l'article 3, 1° et 2° sont considérés comme la catégorie la plus basse et les véhicules portuaires visés à l'article 3, 7° et 8° comme la catégorie la plus haute.

**Art. 57.** Le décret du 3 mai 2013 ne s'applique pas aux transports par véhicules portuaires, sauf si l'article 68, troisième alinéa s'applique.

##### CHAPITRE 2. — Fonctionnement et maintenance

**Art. 58.** Dans les cas suivants, un véhicule portuaire n'est pas déployé dans la zone portuaire, indépendamment des contrôles effectués sur celui-ci par les organismes de contrôle visés à l'article 4 :

1° en termes de fonctionnement et de maintenance, il est dans un état qui met en danger la sécurité routière, l'environnement ou la sécurité des personnes ;

2° il ne respecte pas les dispositions du présent arrêté qui s'appliquent au véhicule portuaire en question.

##### CHAPITRE 3. — Visibilité

###### Section 1<sup>re</sup>. — Visibilité des véhicules portuaires circulant ou stationnant sur la voie publique

**Art. 59.** Les articles 30.1 et 31.1 de l'arrêté du 1 décembre 1975 ne sont pas applicables.

Les véhicules portuaires circulant ou stationnant sur la voie publique activent au moins la signalisation visée au titre 3, chapitre 4 du présent arrêté dans les situations suivantes :

1° entre le coucher et le lever du soleil ;

2° dans toutes les situations où il n'est pas possible d'avoir une bonne visibilité jusqu'à une distance de 200 mètres.

###### Section 2. — Visibilité des véhicules portuaires en cas de panne, de perte de cargaison ou d'accident

**Art. 60.** En cas de panne, de perte de cargaison ou d'accident, le conducteur utilise non seulement le triangle de danger mais aussi des moyens de signalisation autres que ceux visés aux articles 79, 82, 89 et 95, notamment l'activation simultanée de tous les clignotants du véhicule portuaire ou l'installation d'un feu clignotant jaune-orange sur le véhicule portuaire.

##### CHAPITRE 4. — Chargement sécurisé des véhicules portuaires

**Art. 61.** Les articles 45.3 et 45.4 de l'arrêté du 1 décembre 1975 ne s'appliquent pas aux véhicules portuaires de catégorie A1 et B1.

Nonobstant l'article 45 de l'arrêté du 1 décembre 1975, le chargeur des véhicules portuaires de catégorie A2, A3, A4, B2, B3 et B4 a la responsabilité d'assurer :

1° la répartition équilibrée de la cargaison ;

2° l'installation des crochets d'arrimage nécessaires ;

3° que les charges ne soient catapultées vers l'avant lors de manœuvres de freinage brusques ;

4° la répartition équilibrée sur les freins.

L'article 45bis de l'arrêté du 1 décembre 1975 ne s'applique aux véhicules portuaires de catégorie A4 et B4 que s'ils empruntent les routes principales de la zone portuaire.

CHAPITRE 5. — *Dimensions des cargaisons transportées par les véhicules portuaires*

**Art. 62.** Les articles 46 et 49 de l'arrêté du 1 décembre 1975 ne sont pas applicables.

Nonobstant toute disposition contraire, la cargaison d'un véhicule portuaire circulant sur la voie publique peut être constituée d'une combinaison de différentes parties ou pièces, divisibles et indivisibles, quelles que soient leurs différences de dimension.

CHAPITRE 6. — *Relocalisation de véhicules portuaires et transports opérationnels avec ceux-ci sur la voie publique**Section 1<sup>re</sup>. — Généralités*

**Art. 63.** § 1. Avant qu'un véhicule portuaire ne soit utilisé sur la voie publique, son utilisateur doit vérifier les points suivants :

1° la disponibilité de la voie publique ;

2° quand, comment et moyennant quelles mesures la relocalisation de, et le transport opérationnel par des véhicules portuaires peuvent avoir lieu sans mettre en danger la sécurité routière ou entraver inutilement le reste de la circulation, tout en évitant d'endommager la voie publique et ses dépendances et installations.

Les véhicules portuaires de la catégorie A1 équipés d'un dispositif de levage ou d'un grappin doivent limiter ces dispositifs pendant la relocalisation :

1° à leur hauteur en position rétractée ;

2° à leurs dimensions minimales en longueur et en largeur.

§ 2. Nonobstant l'article 100, les propriétaires de véhicules portuaires restent toujours responsables des dommages qu'ils causent au domaine public.

Le SCP et les gestionnaires de l'infrastructure peuvent exclure ou limiter l'utilisation de routes ou parties de routes pour la relocalisation des véhicules portuaires et les transports opérationnels avec ces véhicules, ou imposer des modalités supplémentaires.

La régie portuaire publie la liste des routes ou parties de routes et les conditions qui leur sont applicables.

*Section 2. — Dispositions générales sur les autorisations**Sous-section 1<sup>re</sup>. — Obligation d'autorisation*

**Art. 64.** La relocalisation de véhicules portuaires, le transport opérationnel et le transport opérationnel spécial avec des véhicules portuaires ne peuvent avoir lieu qu'après autorisation du SCP.

*Sous-section 2. — Procédure*

**Art. 65.** L'organisateur de la relocalisation ou du transport opérationnel dépose une demande d'autorisation auprès du SCP. Le SCP définit :

1° les modalités des données à fournir par le demandeur ;

2° le contenu de la demande ;

3° la procédure de demande.

**Art. 66.** Une fois que le SCP a reçu la demande, il demande l'avis du gestionnaire de l'infrastructure sur la demande.

Après avoir reçu la demande, le SCP peut :

1° demander à l'organisateur de la relocalisation ou du transport opérationnel tout renseignement complémentaire qui pourrait être utile à l'évaluation de la demande ;

2° faire subir à l'organisateur du transport opérationnel des examens tels qu'un parcours d'essai ou une simulation numérique.

Le SCP détermine les modalités du parcours d'essai ou de la simulation numérique.

**Art. 67.** Le SCP peut prendre les décisions suivantes :

1° accorder l'autorisation ;

2° accorder l'autorisation sous réserve de conditions à respecter ;

3° ne pas accorder d'autorisation.

Lors de l'évaluation de la demande d'autorisation le SCP tient compte de la portance des voies publiques et des ouvrages d'art utilisés par les véhicules portuaires ainsi que de la sécurité routière.

La durée de validité de l'autorisation accordée est celle prévue aux articles 4 et 5.

Le demandeur peut appliquer l'autorisation accordée à toutes les relocalisations de véhicules portuaires et aux transports opérationnels avec des véhicules portuaires en sa possession si toutes les conditions suivantes sont remplies :

1° il s'agit de relocalisations ou de transports opérationnels de la même catégorie de véhicules portuaires avec la même composition de trains de véhicules portuaires ;

2° les longueur, largeur, hauteur et masses totales, en ce compris toute cargaison, et les charges d'essieu ne doivent pas être dépassées ;

3° les points de départ et d'arrivée des relocalisations et des transports opérationnels se situent sur l'itinéraire au titre duquel l'autorisation ou l'autorisation sous conditions a été accordée.

**Art. 68.** La régie portuaire conserve les autorisations accordées avec, le cas échéant, leurs conditions et les itinéraires au titre desquels les relocalisations et les transports opérationnels ont été autorisés, y compris les modifications apportées à ces itinéraires à la suite de travaux routiers ou d'autres circonstances empêchant temporairement l'utilisation de ces itinéraires.

La régie portuaire met ces données à la disposition des organisateurs de relocalisations et de transports opérationnels, qui sont réputés en avoir pris connaissance aux fins de la réalisation d'une relocalisation ou d'un transport opérationnel.

Contrairement aux premier et deuxième alinéas, les autorisations pour la relocalisation de véhicules portuaires et le transport opérationnel avec ces véhicules sont demandées auprès de, et délivrées par l'Agence des Routes et de la Circulation si les dimensions ou la masse de ces véhicules portuaires, y compris leur cargaison indivisible le cas échéant, sont telles que la relocalisation ou le transport opérationnel ne peut être effectué en toute sécurité que si la voie publique est complètement fermée pour le reste de la circulation routière pendant plus d'une heure.

Dans le troisième alinéa on entend par Agence des Routes et de la Circulation : l'agence des Routes et de la Circulation, créée par l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 octobre 2005 portant création de l'agence autonomisée interne sans personnalité juridique Agence des Routes et de la Circulation.

Le cas échéant, le décret du 3 mai 2013 et ses arrêtés d'exécution s'appliquent.

#### Sous-section 3. — Enregistrement et stockage des données

**Art. 69.** Les données recueillies à l'occasion d'une demande d'autorisation et d'une notification de relocalisation ou de transport opérationnel à effectuer, sont enregistrées dans un système central organisé et géré par le SCP.

Les données visées au premier alinéa sont enregistrées et traitées aux fins suivantes :

1° organiser de manière optimale et efficace l'échange de ces données entre toutes les personnes ou organismes concernés par une demande d'autorisation ou par la notification d'une relocalisation ou d'un transport opérationnel à effectuer ;

2° garantir en toutes circonstances la sécurité des flux de trafic dans lesquels les véhicules portuaires en question circulent ;

3° assurer une exécution administrative et procédurale simple et rapide des relocalisations et des transports opérationnels.

Les données à caractère personnel suivantes du propriétaire ou de l'utilisateur du ou des véhicules portuaires en question sont enregistrées :

1° le nom de l'entreprise ;

2° les prénom et nom (du représentant de l'entreprise) ;

3° les données d'adresse ;

4° les données de contact ;

5° les marques d'identification des véhicules portuaires en question.

Les organismes suivants peuvent consulter toutes les données visées au troisième alinéa :

1° le SCP ;

2° les gestionnaires de l'infrastructure ;

3° les agents chargés du maintien.

Les données visées au troisième alinéa ne sont conservées que pendant la durée de validité de l'autorisation qui a été délivrée pour les véhicules portuaires en question et, pour les notifications de relocalisations et de transports opérationnels, jusqu'à la fin du bloc horaire dans lequel le transport opérationnel est effectué.

La régie portuaire agit en tant que responsable du traitement des données visées au troisième alinéa. La régie portuaire traite les données personnelles en application de la réglementation en matière de protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

#### Section 3. — Dispositions générales sur l'assistance

##### Sous-section 1<sup>re</sup>. — Coordinateur d'assistance et signaleur

**Art. 70.** Le coordinateur d'assistance et les signaleurs sont responsables de la sécurité et du bon déroulement du transport opérationnel. Ils donnent les instructions nécessaires aux autres usagers de la route. Si nécessaire, ils peuvent arrêter la circulation et empêcher que les autres usagers de la route dépassent le transport opérationnel.

Le coordinateur d'assistance est un signaleur qui a les tâches suivantes :

1° il dirige l'accompagnement de la relocalisation ou du transport opérationnel ;

2° avant le départ, il prend toutes les mesures nécessaires à la sécurité et au bon déroulement de la relocalisation ou du transport opérationnel ;

3° il veille au respect des conditions d'accompagnement visées dans la présente section et aux articles 83, 92 et 98 du présent arrêté, ainsi que de toute condition et modalité d'accompagnement supplémentaire imposée par le SCP ;

4° il donne les directives nécessaires au conducteur du véhicule portuaire et aux autres signaleurs ;

5° il donne le signal de départ pour la relocalisation ou le transport opérationnel.

L'organisateur responsable de la relocalisation ou du transport opérationnel désigne nominativement par écrit le coordinateur d'assistance. Lors de la relocalisation ou du transport opérationnel, le coordinateur d'assistance peut à tout moment présenter cette déclaration écrite, signée par l'organisateur responsable.

**Art. 71.** § 1. Seules les personnes reconnues par le SCP comme coordinateur d'assistance ou signaleur peuvent exercer les compétences de coordinateur d'assistance et de signaleur.

Contrairement au premier alinéa, les compétences de coordinateur d'assistance et de signaleur peuvent également être exercées par les accompagnateurs disposant d'une reconnaissance de type 1 ou de type 2 respectivement, conformément à l'arrêté du Gouvernement flamand du 30 octobre 2020 portant les conditions d'agrément des entreprises d'accompagnement et des accompagnateurs du transport exceptionnel et portant modification de l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 décembre 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport exceptionnel.



§ 2. Le coordinateur d'assistance et les signaleurs remplissent l'une des deux conditions suivantes :

1° être reconnu comme accompagnateur de type 1 pour les signaleurs ou de type 2 pour le coordinateur d'assistance conformément à l'arrêté du Gouvernement flamand du 30 octobre 2020 contenant diverses dispositions relatives à l'accompagnement du transport exceptionnel et modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 décembre 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport exceptionnel ou disposer d'une reconnaissance similaire dans une autre région ;

2° remplir les trois conditions suivantes :

a) être titulaire d'un certificat attestant la réussite des modules de formation visés au paragraphe 4 ;

b) être titulaire, depuis au moins trois ans, d'un permis de conduire en cours de validité pour le véhicule d'assistance visé à l'article 73 qui est utilisé ;

c) ne pas avoir été privé du droit de conduire un véhicule à moteur pendant plus d'un mois à titre de peine principale au cours des trois dernières années.

§ 3. Les personnes qui souhaitent exercer les compétences de coordinateur d'assistance ou de signaleur présentent la demande de reconnaissance au SCP, accompagnée des documents suivants :

1° une copie de l'attestation de formation visée au paragraphe 2, 2°, a), ou, le cas échéant, une copie de la reconnaissance comme accompagnateur de type 1 ou 2 ;

2° une copie du permis de conduire en cours de validité requis ;

3° un extrait du casier judiciaire, modèle 1, datant d'au maximum 3 mois.

Après avoir reçu les documents visés au premier alinéa, le SCP vérifie si les conditions visées au paragraphe 2 sont remplies.

La reconnaissance en tant que coordinateur d'assistance ou signaleur a une durée de validité renouvelable de cinq ans.

Lors de la reconnaissance, le SCP délivre une carte de légitimation, dont il détermine la forme et le contenu.

La demande de renouvellement de la reconnaissance suit la même procédure que celle prévue aux alinéas premier à quatre.

Dans les cas suivants, le SCP retire immédiatement la reconnaissance et la carte de légitimation :

1° le coordinateur d'assistance ou le signaleur ne remplit plus les conditions énoncées au paragraphe 2 ;

2° la personne concernée a fourni des informations incorrectes concernant les données nécessaires à la reconnaissance ;

3° le coordinateur d'assistance ou le signaleur abuse de la reconnaissance.

§ 4. Les modules de formation pour coordinateur d'assistance et signaleur sont organisés par un établissement de formation agréé par l'Autorité flamande.

Le module de formation pour signaleur se compose des parties suivantes :

1° connaissance de l'arrêté du 1 décembre 1975 et de l'utilisation de la voie publique ;

2° connaissance des exigences et des modalités de déploiement des véhicules portuaires dans le trafic, telles qu'elles sont définies dans le présent arrêté ;

3° connaissance des différents types de véhicules portuaires et de leurs caractéristiques ;

4° connaissance des exigences de sécurité pour le chargement des véhicules.

Le module de formation pour coordinateur d'assistance est constitué du module de formation mentionné au deuxième alinéa, complété par les composantes suivantes :

1° connaissance des voies publiques et des ouvrages d'art, de leurs dépendances dans la zone portuaire et de leurs caractéristiques ;

2° connaissance de l'impact sur le trafic de la vitesse, des dimensions, des masses et de la répartition des charges d'essieu des véhicules, ainsi que de l'impact sur les voies publiques et les ouvrages d'art ;

3° connaissance des méthodes et techniques de préparation et d'organisation de relocalisations ou de transports opérationnels avec des véhicules portuaires.

#### Sous-section 2. — Équipements, signalisation et moyens de guidage de la circulation

**Art. 72.** Le coordinateur d'assistance et les signaleurs portent des vêtements de signalisation composés d'une veste et d'un pantalon ou d'une combinaison. Cette veste et le pantalon ou la combinaison sont jaunes avec des bandes rétro-réfléchissantes sur le devant et le dos.

Les vêtements de signalisation visés au premier alinéa portent un logo noir sur un fond jaune, dont l'image figure à l'annexe 1<sup>re</sup> du présent arrêté. Le logo est apposé sur les vêtements de signalisation visés au premier alinéa de la manière suivante :

1° au dos avec une dimension horizontale minimale de 25 centimètres ;

2° sur le devant avec une dimension horizontale minimale de 8 centimètres.

Si le coordinateur d'assistance ou les signaleurs donnent des instructions aux autres usagers de la route, arrêtent ou doublent d'autres véhicules et rendent impossible le dépassement de la relocalisation ou du transport opérationnel, ils utilisent une palette de signaleur représentant le signal routier C3. Entre le coucher et le lever du soleil et lorsque la visibilité est limitée à moins de 200 mètres, la palette de signaleur est remplacée par une lampe torche avec cône orange.

**Art. 73.** À l'exclusion des véhicules portuaires, un véhicule d'assistance est :

- 1° une voiture telle que visée à l'article 1, paragraphe 2, point 44 de l'arrêté du 15 mars 1968 ;
- 2° une voiture mixte telle que visée à l'article 1, paragraphe 2, point 47 de l'arrêté précité ;
- 3° une camionnette telle que visée à l'article 1, paragraphe 3, point 4 de l'arrêté précité.

Le véhicule d'assistance est jaune et a :

1° à l'avant et à l'arrière :

a) un panneau carré de 50 centimètres de côté avec le logo visé à l'article 72, deuxième alinéa, représenté en noir sur un fond jaune réfléchissant ;

b) des bandes blanches et rouges alternantes, d'une largeur de 7,5 à 10 centimètres sous un angle d'inclinaison de 45 à 60 degrés sur une surface minimale de 0,5 m<sup>2</sup>. À l'avant, les bandes blanches sont rétro-réfléchissantes, à l'arrière, les bandes rouges sont rétro-réfléchissantes ;

2° de chaque côté : des surfaces rétro-réfléchissantes avec des flèches ouvertes en rouge et blanc, ou en rouge et jaune, d'au moins un mètre de large et d'au moins trente centimètres de haut, pointant vers l'avant du véhicule d'assistance ;

3° au moins deux feux clignotants ou gyrophares jaune-orange sur le toit, visibles de toutes les directions.

Si un véhicule d'assistance doit circuler derrière les véhicules portuaires utilisés pour la relocalisation ou le transport opérationnel, le toit de ce véhicule d'assistance est muni d'une rampe lumineuse avec des flèches d'avertissement directionnelles orange.

Pendant la relocalisation ou le transport opérationnel, les feux de croisement du véhicule d'assistance et la signalisation mentionnée au deuxième alinéa, 3°, et au troisième alinéa sont allumés.

Le véhicule d'assistance est conduit par un signaleur.

Si le véhicule d'assistance est déployé en stationnement pour soutenir l'exercice des compétences prévues à l'article 70, le conducteur peut quitter ce véhicule d'assistance afin de donner les instructions nécessaires aux autres usagers de la route.

#### Sous-section 3. — Enregistrement et stockage des données

**Art. 74.** Les données collectées à l'occasion d'une demande de reconnaissance comme coordinateur d'assistance ou signaleur, sont enregistrées dans un système central organisé et géré par le SCP.

Les données visées au premier alinéa sont enregistrées et traitées aux fins suivantes :

1° organiser et suivre de manière optimale et efficace la procédure de reconnaissance comme coordinateur d'assistance ou signaleur ;

2° veiller à ce que l'assistance à la relocalisation de véhicules portuaires et au transport opérationnel avec ces véhicules soit toujours effectuée par des personnes qualifiées et reconnues à cet effet.

Les données suivantes de la personne qui demande la reconnaissance sont enregistrées et traitées :

- 1° les nom et prénom ;
- 2° les données d'adresse ;
- 3° les données de contact ;
- 4° les mentions figurant sur l'extrait du casier judiciaire en question ;
- 5° les mentions figurant sur le permis de conduire requis ;
- 6° les mentions figurant sur l'attestation de formation requise.

Les organismes suivants peuvent consulter toutes les données visées au troisième alinéa :

- 1° le SCP ;
- 2° les gestionnaires de l'infrastructure ;
- 3° les agents chargés du maintien.

Les données visées au troisième alinéa ne sont conservées que pendant la durée de validité de la reconnaissance en tant que coordinateur d'assistance ou signaleur.

La régie portuaire agit en tant que responsable du traitement des données visées au troisième alinéa. La régie portuaire traite les données personnelles en application de la réglementation en matière de protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

#### Section 4. — Relocalisation de véhicules portuaires

##### Sous-section 1<sup>re</sup>. — Relocalisation soumise à autorisation

**Art. 75.** La relocalisation d'un véhicule portuaire de catégorie A1 ou B1 en combinaison avec un véhicule portuaire de catégorie A2 ou A3 est autorisée si le véhicule ou le train de véhicules remplit toutes les conditions suivantes :

- 1° le véhicule de la catégorie A1 ou B1 est à vide ;
- 2° la longueur totale du véhicule ou du train de véhicules ne dépasse pas 25,25 mètres ;
- 3° la largeur du véhicule ou du train de véhicules ne dépasse pas 3,5 mètres ;
- 4° la hauteur du véhicule ou du train de véhicules ne dépasse pas 4,5 mètres ;
- 5° la masse totale du véhicule ou du train de véhicules ne dépasse pas 60 tonnes ;
- 6° la distance entre l'essieu ou le groupe d'essieux postérieur du véhicule et le véhicule attelé est d'au moins 3 mètres ;
- 7° la relocalisation n'est pas effectuée par des véhicules portuaires à guidage automatique ;

8° les masses et l'espacement des essieux sont conformes aux valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous :

	Masse maximale autorisée si l'itinéraire comprend des routes ou des ouvrages d'art à capacité de portance limitée qui sont incluses dans une liste mise à jour et mise à disposition pour consultation par la régie portuaire	Masse maximale autorisée si l'itinéraire ne comprend pas de routes ou d'ouvrages d'art à capacité de portance limitée qui sont incluses dans une liste mise à jour et mise à disposition pour consultation par la régie portuaire
1. masse par essieu simple	12 tonnes	15 tonnes
2.1 masse par tandem (groupe de deux essieux consécutifs placés l'un après l'autre)		
espacement d'axe en axe des essieux $\leq 1,5\text{m}$	18 tonnes	20 tonnes
espacement d'axe en axe des essieux $> 1,5\text{m}$ et $\leq 1,8\text{m}$	24 tonnes	30 tonnes
2.2 masse par tridem (groupe de trois essieux consécutifs placés l'un après l'autre)		
espacement d'axe en axe des essieux $\leq 1,5\text{m}$	24 tonnes	27 tonnes
espacement d'axe en axe des essieux consécutifs $> 1,5\text{m}$ et $\leq 1,8\text{m}$	32 tonnes	40 tonnes
3. masse maximale autorisée des véhicules simples		
à deux essieux (espacement des essieux $> 1,8\text{m}$ )	24 tonnes	30 tonnes
à trois essieux (au moins un espacement $> 1,8\text{m}$ entre deux essieux consécutifs et un espacement minimum $\geq 1,5\text{m}$ pour l'essieu restant)	36 tonnes	45 tonnes
à quatre essieux : - soit composé d'une combinaison de deux tandems, où l'espacement des essieux entre les deux tandems est d'au moins 1,8 m - soit composé d'une combinaison de quatre essieux avec un espacement minimum de 1,8 m entre chaque essieu	48 tonnes	60 tonnes

Si les conditions visées au premier alinéa ne sont pas remplies ou si le SCP a accordé une exemption en vertu de l'article 18 ou 21, la relocalisation n'est possible qu'après autorisation du SCP.

**Art. 76.** La durée de validité de l'autorisation visée à l'article 75, deuxième alinéa est déterminée de la manière suivante :

1° si l'itinéraire est inférieur à un kilomètre, l'autorisation est valable pour une période de trois ans ;

2° si l'itinéraire est supérieur à un kilomètre, l'autorisation est valable pour une période de deux ans ;

3° si la masse du véhicule dépasse 80 tonnes, l'autorisation est valable pour une période de deux mois, quelle que soit la longueur de l'itinéraire.

Sous-section 2. — Conditions supplémentaires pour la relocalisation des véhicules portuaires

**Art. 77.** La relocalisation des véhicules portuaires est interdite sur les routes principales de la zone portuaire.

**Art. 78.** Nonobstant les limitations de vitesse locales ou les dispositions de l'autorisation, la vitesse maximale est de 30 kilomètres par heure.

**Art. 79.** Le véhicule portuaire de catégorie A1 est muni d'un feu clignotant ou gyrophare jaune-orange sur la cabine du conducteur et d'un feu clignotant ou gyrophare jaune-orange sur le côté arrière gauche.

Le véhicule portuaire de catégorie B1 qui fait partie d'un train de véhicules a un feu clignotant ou gyrophare jaune-orange sur le côté arrière gauche.

Le feu clignotant ou gyrophare jaune-orange sur la cabine du conducteur est visible à un angle d'au moins 270 degrés. Le feu clignotant ou gyrophare jaune-orange sur le côté arrière gauche est visible à un angle d'au moins 180 degrés.

Pendant la relocalisation, les feux clignotants et gyrophares visés aux alinéas premier à trois et les feux de croisement sont allumés en permanence.

**Art. 80.** Si le véhicule portuaire de catégorie A1 a plus de trois mètres de large, deux panneaux avec des bandes rétro-réfléchissantes blanches et rouges alternées en diagonale sont installés dans la vue tant de face que de derrière du véhicule portuaire pour indiquer les extrémités dans la largeur du véhicule portuaire.

Si le véhicule portuaire de catégorie B1 a plus de trois mètres de large, deux panneaux avec des bandes rétro-réfléchissantes blanches et rouges alternées en diagonale sont installés dans la vue de derrière du véhicule portuaire pour indiquer les extrémités dans la largeur du véhicule portuaire.

Les panneaux visés dans les premier et deuxième alinéas ont une surface minimale de 0,15 m<sup>2</sup> et sont munis, à l'avant, d'un feu blanc et, à l'arrière, d'un feu rouge qui sont allumés en permanence pendant la relocalisation.

À l'arrière du véhicule portuaire est fixé un panneau carré affichant le logo visé à l'article 72, deuxième alinéa, en noir sur un fond jaune réfléchissant. Ce panneau a une surface minimale de 0,25 m<sup>2</sup>.

**Art. 81.** Si le véhicule portuaire de la catégorie A1, ou le train dont fait partie un véhicule portuaire de la catégorie B1, dépasse 25,25 mètres au total, un panneau supplémentaire d'avertissement « LET OP EXTRA LANG » en lettres noires d'une hauteur de 12 cm doit être installé à l'arrière du véhicule portuaire conformément à l'annexe 11, appendice XIII de l'arrêté du 15 mars 1968.

**Art. 82.** Si le véhicule portuaire de catégorie A1 est équipé de dispositifs de levage ou d'un grappin, des feux blancs sont installés à l'avant et des feux rouges à l'arrière, aux extrémités gauche et droite de ces dispositifs. Ces feux peuvent être installés comme un dispositif amovible. Pendant la relocalisation, ces feux sont allumés en permanence.

**Art. 83.** Un véhicule portuaire d'une largeur supérieure à trois mètres est précédé d'un véhicule d'assistance visé à l'article 73 si la circulation en sens inverse est entravée.

Au moins un coordinateur d'assistance et un signaleur accompagnent la traversée d'une voie publique à plus d'une voie dans un sens ou dans l'autre.

Le SCP peut toujours imposer une assistance à la relocalisation des véhicules portuaires et déterminer des conditions et modalités d'exécution supplémentaires.

#### Section 5. — Transport opérationnel par véhicules portuaires des catégories A2, B2, A3, B3, A4 et B4

##### Sous-section 1<sup>re</sup>. — Transports opérationnels soumis à autorisation

**Art. 84.** § 1. Le transport opérationnel par des véhicules portuaires sur des routes autres que les routes principales est possible si toutes les conditions suivantes sont remplies :

- 1° la longueur totale du véhicule ou du train de véhicules, y compris la cargaison, ne dépasse pas 25,25 mètres ;
- 2° la largeur du véhicule ou du train de véhicules, y compris la cargaison, ne dépasse pas 3,5 mètres ;
- 3° la hauteur du véhicule ou du train de véhicules, y compris la cargaison, ne dépasse pas 4,5 mètres ;
- 4° la masse totale du véhicule ou du train de véhicules, y compris la cargaison, ne dépasse pas 60 tonnes ;
- 5° la distance entre l'essieu ou le groupe d'essieux postérieur du véhicule et le véhicule attelé est d'au moins 3 mètres ;
- 6° le SCP n'a accordé aucune exemption pour le véhicule portuaire en vertu des articles 23, 25, 28, 30, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 41, 44, 46, 47, 48 ou 49 ;
- 7° le transport opérationnel n'est pas effectué par des véhicules portuaires à guidage automatique ;
- 8° les charges d'essieu ne dépassent pas les valeurs indiquées dans le tableau visé à l'article 75, premier alinéa, 7°.

Le transport opérationnel par des véhicules portuaires sur les routes principales est possible si toutes les conditions suivantes sont remplies :

- 1° le transport opérationnel est effectué par des véhicules portuaires de catégorie A4 ou B4 ;
- 2° les masses et dimensions ne dépassent pas les limites fixées à l'article 32bis de l'arrêté du 15 mars 1968 ;
- 3° le transport opérationnel peut se déplacer sur l'ensemble de l'itinéraire à la vitesse minimale applicable ;
- 4° le transport opérationnel n'est pas effectué par des véhicules portuaires à guidage automatique.

§ 2. Si les conditions énoncées au paragraphe 1 ne sont pas remplies, le transport opérationnel sur des routes autres que les routes principales n'est possible qu'après autorisation du SCP.

§ 3. Si le véhicule ou le train de véhicules remplit toutes les conditions suivantes, l'utilisateur communique, avant le transport, le moment où le transport a lieu au SCP :

- 1° la largeur du véhicule ou du train de véhicules, y compris la cargaison, dépasse 3,5 mètres ;
- 2° la hauteur du véhicule ou du train de véhicules, y compris la cargaison, dépasse 4,5 mètres ;
- 3° la masse totale du véhicule ou du train de véhicules, y compris la cargaison, est d'au moins 100 tonnes.

**Art. 85.** La durée de validité de l'autorisation visée à l'article 84 est de :

- 1° cinq ans si la masse totale du véhicule ou du train de véhicules, y compris la cargaison, est inférieure à 80 tonnes ;
- 2° trois ans si la masse totale du véhicule ou du train de véhicules, y compris la cargaison, est égale ou supérieure à 100 tonnes ;
- 3° deux ans si la masse totale du véhicule ou du train de véhicules, y compris la cargaison, est égale ou supérieure à 100 tonnes et inférieure à 120 tonnes ;
- 4° deux ans si la masse totale du véhicule ou du train de véhicules, y compris la cargaison, est supérieure à 120 tonnes.

Si l'autorisation concerne l'utilisation d'un tunnel, une durée de validité plus courte peut être imposée après avis du gestionnaire de l'infrastructure.

Sous-section 2. — Conditions supplémentaires pour le transport opérationnel  
par des véhicules portuaires de catégorie A2, B2, A3 et B3

**Art. 86.** Les opérations de transport opérationnel effectuées par des véhicules portuaires de catégorie A2 et B2 ou les trains dont ils font partie sont interdits sur les routes suivantes :

- 1° Noorderlaan et Scheldelaan, sauf autorisation du SCP ;
- 2° les routes principales au sein de la zone portuaire.

**Art. 87.** Les transports opérationnels effectués avec des véhicules portuaires de catégorie A3 et B3 ou les trains dont ils font partie et qui n'incluent pas de véhicules portuaires de catégorie A2 ou B2, sont interdits sur les routes principales de la zone portuaire.

**Art. 88.** Nonobstant les limitations de vitesse locales ou les dispositions de l'autorisation, la vitesse maximale est de 40 kilomètres par heure.

**Art. 89.** Le véhicule portuaire de catégorie A2 ou A3 est muni d'un feu clignotant ou gyrophare jaune-orange sur la cabine du conducteur et d'un feu clignotant ou gyrophare jaune-orange sur le côté arrière gauche du véhicule.

Contrairement au premier alinéa, si le véhicule portuaire de catégorie A2 ou A3 est le véhicule tracteur d'un train de véhicules, un feu jaune-orange clignotant ou gyrophare sur la cabine du conducteur est suffisant.

Le véhicule portuaire de catégorie B2 ou B3 est muni d'un feu clignotant ou gyrophare jaune-orange sur le côté arrière gauche du véhicule.

Le feu clignotant ou gyrophare jaune-orange sur la cabine du conducteur est visible à un angle d'au moins 270 degrés. Le feu clignotant ou gyrophare jaune-orange sur le côté arrière gauche est visible à un angle d'au moins 180 degrés.

Pendant le transport opérationnel visé dans la présente sous-section les feux clignotants et gyrophares visés aux alinéas premier à quatre et les feux de croisement sont allumés en permanence.

**Art. 90.** Si le véhicule portuaire de catégorie A2 ou A3 ou sa cargaison a plus de trois mètres de large, deux panneaux avec des bandes rétro-réfléchissantes blanches et rouges alternées en diagonale sont installés dans la vue tant de face que de derrière du véhicule portuaire pour indiquer les extrémités dans la largeur du véhicule portuaire ou de sa cargaison.

Si le véhicule portuaire de catégorie A2 ou A3 est le véhicule tracteur d'un train de véhicules et que les véhicules portuaires remorqués ou leur cargaison ont au moins la même largeur que le véhicule tracteur, deux panneaux installés dans la vue de face du véhicule tracteur sont suffisants.

Si le véhicule portuaire de catégorie B2 ou B3 ou sa cargaison a plus de trois mètres de large, deux panneaux avec des bandes rétro-réfléchissantes blanches et rouges alternées en diagonale sont installés dans la vue de derrière du véhicule portuaire pour indiquer les extrémités dans la largeur du véhicule portuaire ou de sa cargaison.

Les panneaux visés dans les premier au troisième alinéas ont une surface minimale de 0,15 m<sup>2</sup> et sont munis, à l'avant, d'un feu blanc et, à l'arrière, d'un feu rouge qui sont allumés en permanence pendant le transport opérationnel visé dans la présente sous-section.

À l'arrière du véhicule portuaire est fixé un panneau carré affichant le logo visé à l'article 72, deuxième alinéa, en noir sur un fond jaune réfléchissant. Ce panneau a une surface minimale de 0,25 m<sup>2</sup>.

**Art. 91.** Si la longueur du véhicule portuaire de catégorie A2, A3, B2 ou B3, ou du train de véhicules dont il fait partie, y compris sa cargaison, dépasse 25,25 mètres au total, un panneau supplémentaire d'avertissement « LET OP EXTRA LANG » en lettres noires d'une hauteur de 12 cm est installé, conformément à l'annexe 11, appendice XIII de l'arrêté du 15 mars 1968, à l'arrière du véhicule portuaire des catégories suivantes dans les cas suivants :

- 1° catégorie A2 ou A3 si le véhicule portuaire effectue le transport opérationnel comme un véhicule simple ;
- 2° catégorie B2 ou B3 si le véhicule portuaire est le dernier véhicule d'un train de véhicules lors de l'exécution du transport opérationnel.

**Art. 92.** Le SCP peut toujours imposer une assistance au transport opérationnel par des véhicules portuaires, visé dans la présente sous-section, et déterminer des conditions et modalités d'exécution supplémentaires.

Un véhicule portuaire visé dans la présente sous-section, d'une largeur supérieure à trois mètres est précédé d'un véhicule d'assistance visé à l'article 73 si la circulation en sens inverse est entravée.

**Art. 93.** Le conducteur du transport opérationnel visé dans la présente sous-section dont la longueur totale, cargaison comprise, dépasse 25,25 mètres et qui est effectué sur la Noorderlaan ou la Scheldelaan, remplit toutes les conditions suivantes :

- 1° il a au moins deux ans d'expérience dans la conduite de combinaisons de véhicules pour lesquelles un permis de conduire C+E est requis ;
- 2° il n'a pas été condamné à une déchéance du droit de conduire pendant l'année précédant la conduite du train de véhicules.

Sous-section 3. — Conditions supplémentaires pour le transport opérationnel  
par des véhicules portuaires de catégorie A4 et B4

**Art. 94.** La vitesse des véhicules portuaires de catégorie A4 ou des transports opérationnels effectués exclusivement avec des véhicules portuaires de catégorie A4 et B4 est la suivante :

- 1° sur les routes principales au sein de la zone portuaire : la vitesse maximale sur les routes principales, mentionnée à l'article 11 de l'arrêté du 1 décembre 1975 ;
- 2° sur les autres routes de la zone portuaire : au maximum 50 kilomètres par heure, sauf si les panneaux de signalisation, l'autorisation délivrée pour le transport opérationnel conformément aux articles 84 et 85 ou une condition du SCP imposent une vitesse inférieure ;
- 3° sur les ouvrages d'art dans la zone portuaire sur des routes autres que les routes principales : au maximum 40 kilomètres par heure.

**Art. 95.** Le véhicule portuaire de catégorie A4 est muni d'un feu clignotant ou gyrophare jaune-orange sur la cabine du conducteur et d'un feu clignotant ou gyrophare jaune-orange sur le côté arrière gauche.

Contrairement au premier alinéa, si le véhicule portuaire de catégorie A4 est le véhicule tracteur d'un train de véhicules, un feu jaune-orange clignotant ou gyrophare sur la cabine du conducteur est suffisant.

Le véhicule portuaire de catégorie B4 est muni d'un feu clignotant ou gyrophare jaune-orange sur le côté arrière gauche du véhicule.

Le feu clignotant ou gyrophare jaune-orange sur la cabine du conducteur est visible à un angle d'au moins 270 degrés. Le feu clignotant ou gyrophare jaune-orange sur le côté arrière gauche est visible à un angle d'au moins 180 degrés.

Pendant le transport opérationnel, les feux clignotants et gyrophares visés aux alinéas premier à trois et les feux de croisement sont allumés en permanence.

**Art. 96.** Si le véhicule portuaire de catégorie A4 ou sa cargaison a plus de trois mètres de large, et que ce véhicule portuaire effectue le transport opérationnel comme un véhicule simple, deux panneaux avec des bandes rétro-réfléchissantes blanches et rouges alternées en diagonale sont installés dans la vue tant de face que de derrière du véhicule portuaire pour indiquer les extrémités dans la largeur du véhicule portuaire ou de sa cargaison.

Si le véhicule portuaire de catégorie A4 est le véhicule tracteur d'un train de véhicules et que les véhicules portuaires remorqués ou leur cargaison ont au moins la même largeur que le véhicule tracteur, deux panneaux installés dans la vue de face du véhicule tracteur sont suffisants.

Si le véhicule portuaire de catégorie B4 ou sa cargaison a plus de trois mètres de large, deux panneaux avec des bandes rétro-réfléchissantes blanches et rouges alternées en diagonale sont installés dans la vue de derrière du véhicule portuaire pour indiquer les extrémités dans la largeur du véhicule portuaire ou de sa cargaison.

Les panneaux visés dans les premier au troisième alinéas ont une surface minimale de 0,15 m<sup>2</sup> et sont munis, à l'avant, d'un feu blanc et, à l'arrière, d'un feu rouge qui sont allumés en permanence pendant le transport opérationnel.

À l'arrière du véhicule portuaire est fixé un panneau carré affichant le logo visé à l'article 72, deuxième alinéa, en noir sur un fond jaune réfléchissant. Ce panneau a une surface minimale de 0,25 m<sup>2</sup>.

**Art. 97.** Si la longueur du véhicule portuaire de catégorie A4 ou B4, ou du train de véhicules dont il fait partie, y compris sa cargaison, dépasse 25,25 mètres au total, un panneau supplémentaire d'avertissement « LET OP EXTRA LANG » en lettres noires d'une hauteur de 12 cm est installé, conformément à l'annexe 11, appendice XIII de l'arrêté du 15 mars 1968, à l'arrière du véhicule portuaire des catégories suivantes dans les cas suivants :

1° catégorie A4 si le véhicule portuaire effectue le transport opérationnel comme un véhicule simple ;

2° catégorie B4 si le véhicule portuaire est le dernier véhicule d'un train de véhicules lors de l'exécution du transport opérationnel.

**Art. 98.** Le SCP peut toujours imposer une assistance au transport opérationnel par des véhicules portuaires, visé dans la présente sous-section, et déterminer des conditions et modalités d'exécution supplémentaires.

**Art. 99.** Le conducteur du transport opérationnel d'une longueur totale supérieure à 18,75 mètres effectué sur les routes principales de la zone portuaire, ou d'une longueur totale supérieure à 25,25 mètres effectué sur des routes autres que les routes principales de la zone portuaire, remplit toutes les conditions suivantes :

1° il dispose d'une attestation d'aptitude à la conduite d'un train de véhicules, telle que visée à l'article 4 ou 37, premier alinéa de l'arrêté du Gouvernement flamand du 23 octobre 2020 fixant les conditions d'attribution d'une compétence professionnelle de conducteur de trains de véhicules plus longs et plus lourds ;

2° il a au moins cinq ans d'expérience dans la conduite de combinaisons de véhicules pour lesquelles un permis de conduire C+E est requis ;

3° il n'a pas été condamné à une déchéance du droit de conduire pendant l'année précédant la conduite du train de véhicules.

#### TITRE 6. — *Infractions*

**Art. 100.** Les infractions aux dispositions visées dans le présent arrêté sont sanctionnées conformément à l'article 14bis, § 4 du Décret du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes.

#### TITRE 7. — *Dispositions finales*

**Art. 101.** Le présent arrêté entre en vigueur le 1 avril 2021.

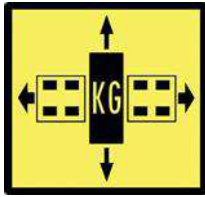
**Art. 102.** Le ministre flamand compétent pour l'infrastructure et la politique routières est chargé d'exécuter le présent arrêté.

Bruxelles, le 11 décembre 2020.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,  
J. JAMBON

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,  
L. PEETERS

Annexe 1. Image du logo mentionné à l'article 72, alinéa deux



- Vu pour être joint à l'arrêté du Gouvernement flamand du 11 décembre 2020 établissant le règlement de circulation des véhicules portuaires dans le port d'Anvers

Bruxelles, le 11 décembre 2020

Le ministre-président du Gouvernement flamand,

Jan JAMBON

La ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

Lydia PEETERS